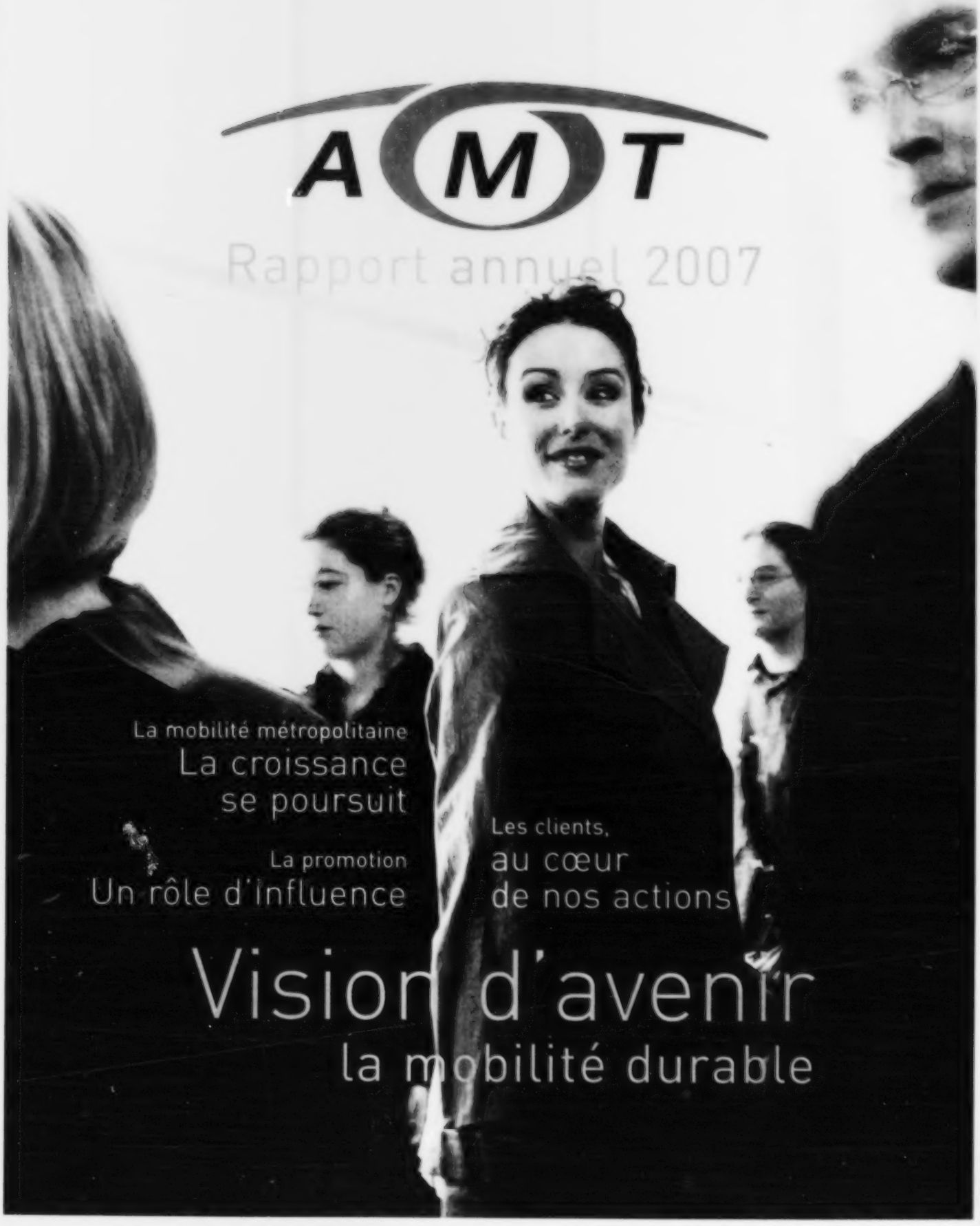
AMT

Rapport annuel 2007

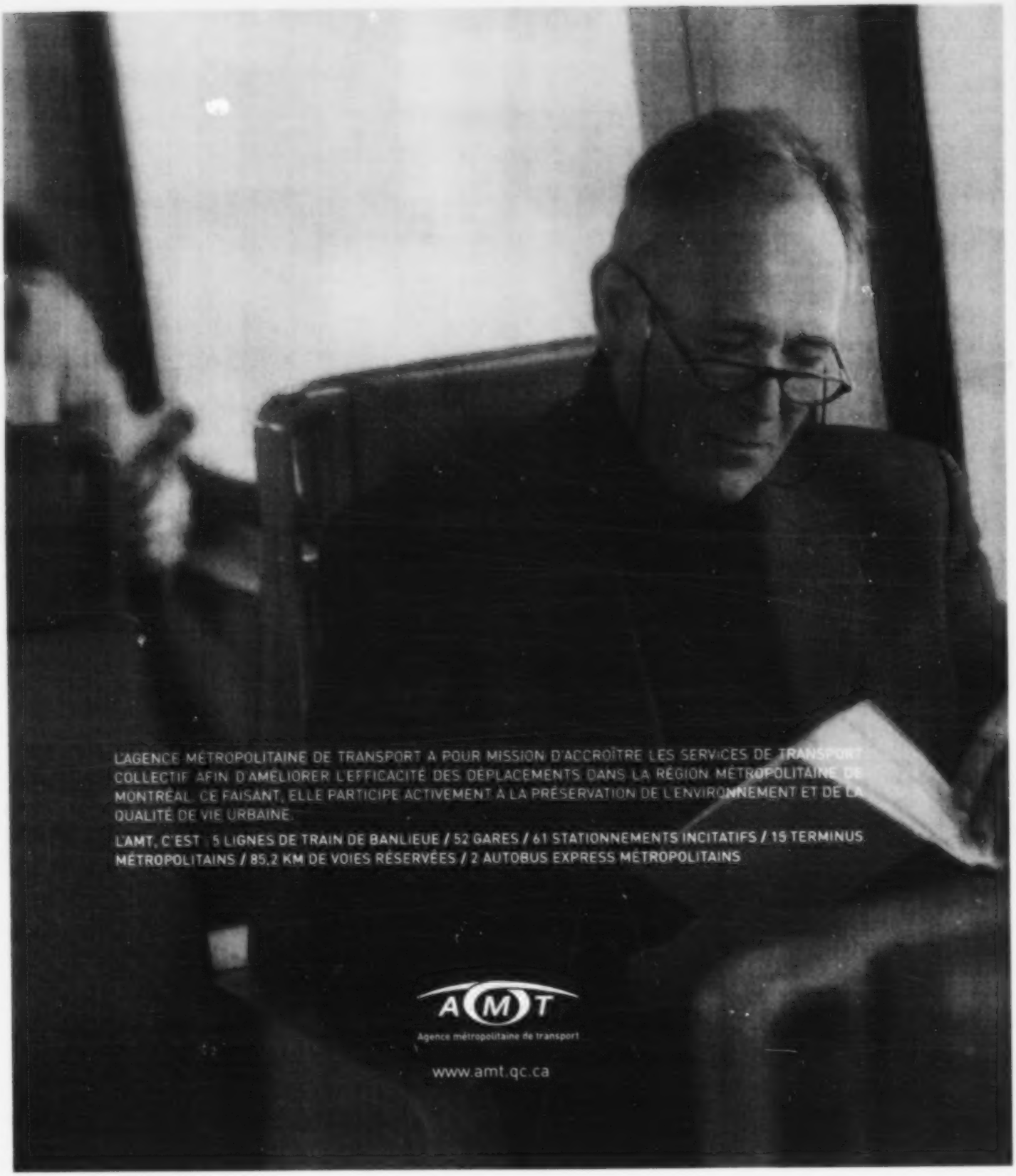


La mobilité métropolitaine
La croissance se poursuit

La promotion
Un rôle d'influence

Les clients,
au cœur de nos actions

Vision d'avenir
la mobilité durable



PUBLICITÉ INSTITUTIONNELLE
PARUE DANS LE JOURNAL *LA PRESSE* ET DANS LES REVUES *COMMERCE*, *LES AFFAIRES* ET *ROUTES ET TRANSPORTS* DE L'AQTR

En couverture

10
MOBILITÉ
La croissance se poursuit

13
PROMOTION
La promotion des transports collectifs : un rôle d'influence

22
INNOVATION
Notre vision d'avenir : la mobilité durable

33
SERVICES
Les clients, au cœur de nos actions

5
PRÉSENTATION
Une mission durable

6
ÉDITORIAL
L'efficacité des services : la clé du succès

8, 18
RÉTROSPECTIVES
Coup d'œil sur 2007
[illegible] mission accomplie!

38
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ
Sensibiliser, prévenir et agir pour une sécurité accrue

40
GOUVERNANCE
Une équipe dédiée à l'essor des transports collectifs

44
FINANCES
Revenus gouvernementaux, taxes, métro, fonds d'exploitation et d'immobilisations

49
ÉTATS FINANCIERS

64
LES RÉSEAUX DE L'AMT
En bref

Lettre à la ministre des Transports du Québec

Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., chapitre A-7.02), j'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'AMT pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2007. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration de l'Agence.

Veuillez recevoir, Madame la Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président-directeur général,

Joël Gauthier

Montréal, le 29 avril 2008

Une mission durable

Depuis le début de nos activités le 1er janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons de la ministre des Transports du Québec.

Notre territoire

Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

Nos mandats

Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires.

Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus.

Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine.

Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro.

Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région.

Soutenir financièrement les 10 organismes de transport adapté participant actuellement au projet d'intégration des services.

Offrir à nos partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements.

Notre mission : accroître
les services de transport collectif
afin d'améliorer l'efficacité
des déplacements des personnes
dans la région métropolitaine de Montréal.

Nos partenaires

LES ACTEURS EN TRANSPORT

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

14 organismes de transport

3 sociétés de transport :
Réseau de transport de Longueuil (RTL) / Société de transport de Laval (STL) / Société de transport de Montréal (STM)

9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) :
CIT de Chambly-Richelieu-Carignan / CIT de la Presqu'île / CIT de la Vallée du Richelieu / CIT de Sorel-Varennes / CIT du Haut-Saint-Laurent / CIT du Sud-Ouest / CIT Laurentides / CIT Le Richelain / CIT Roussillon

1 conseil régional de transport (CRT) :
CRT de Lanaudière

1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie

13 organismes de transport adapté (OTA)

LES PARTENAIRES MUNICIPAUX

83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake / 12 municipalités régionales de comté (MRC) / 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil) / Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

LES PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

Ministère des Finances du Québec / Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec / Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec / Conseil du trésor du Québec / Transports Canada

L'efficacité des services : la clé du succès

Un engagement ferme pour une mobilité durable

Les chiffres sont éloquents : les transports sont responsables de 47 % des émissions de gaz à effet de serre et de 10 % des maladies respiratoires dans la région métropolitaine de Montréal. Dans ce contexte, un engagement sans équivoque pour une mobilité durable est essentiel de la part de tous les acteurs publics.

Depuis 1996, l'AMT se consacre à faciliter les déplacements des personnes sur le territoire de la grande région métropolitaine par le développement des services de transport collectif et la promotion de ceux-ci. De par notre mission, nous contribuons à améliorer l'environnement et le développement économique de la région par des transports collectifs efficaces et structurants. L'AMT est donc engagée fermement sur la voie de la mobilité durable.

C'est dans cette optique que la révision de notre plan stratégique de développement a été entamée en 2007. Ce plan sur 10 ans chapeautera l'ensemble de nos interventions ainsi que nos grandes orientations pour l'avenir en matière de transport des personnes.

> Le développement durable, l'implantation de projets novateurs et les systèmes de transport intelligents (STI) seront au cœur de nos propositions.

Notre objectif premier étant d'accroître les services de transport collectif, les hausses d'achalandage de nos réseaux démontrent bien notre efficacité à remplir notre mission. L'achalandage des trains de banlieue a augmenté de 1,3 % entre 2006 et 2007, pour un total de 15,2 millions de déplacements. Du côté des autobus express métropolitains, une hausse de 11 % fut constatée. Les stationnements incitatifs et les terminus métropolitains ont connu respectivement des hausses de 8,2 % et 4,7 % par rapport à 2006.

Afin de marquer son engagement pour une mobilité durable, l'AMT a bonifié en 2007 son soutien aux causes environnementales et sociales (Journée de l'air pur, Salon de l'environnement, etc.), son rayonnement international (conférences et colloques, signature de la charte de développement durable de l'Union internationale des transports publics), son appui aux entreprises désireuses de faciliter les déplacements de leurs employés par le programme allégo, ainsi que ses activités de promotion. À ce chapitre, la cinquième édition d'*En ville, sans ma voiture !* a attiré au centre-ville une foule évaluée à 50 000 personnes.

Améliorer les services de façon continue

Pour atteindre nos objectifs de mobilité durable et d'accroissement d'achalandage et pour convaincre les citoyens de faire le choix des transports collectifs ou d'y rester, il est incontournable d'améliorer les services de façon continue. C'est notre ligne directrice pour répondre aux demandes de notre clientèle, qui a augmenté de 2 % en 2007. En réponse à la Politique québécoise du transport collectif, rendue publique en 2006, nous avons soumis au gouvernement un plan d'amélioration des services proposant une gamme d'interventions.

En 2007, plusieurs interventions importantes en transport collectif ont été mises en place ou amorcées par l'AMT.

Il ne fait aucun doute que l'ouverture des trois stations de métro à Laval en avril dernier a permis d'augmenter à elle seule l'achalandage des transports collectifs de façon considérable, avec environ 60 000 déplacements quotidiennement. Ce projet, livré avec deux mois d'avance et à l'intérieur des budgets, a de plus contribué à souligner l'expertise de l'AMT comme gestionnaire de projet.

Les trains de banlieue ne sont pas en reste puisqu'en décembre 2007, l'AMT annonçait en compagnie du gouvernement du Québec l'octroi d'un contrat de 386,0 M$ pour 160 voitures de trains à deux étages qui permettront de renouveler la flotte de trains de banlieue et de mettre en service le train de l'Est. Cet investissement permettra à terme une augmentation de capacité de 70 % sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. De plus, l'AMT devrait octroyer sous peu un contrat pour l'acquisition de locomotives bi-modes qui bénéficieront au Train de l'Est ainsi qu'à l'ensemble du réseau existant. Trois gares ont aussi été mises en service en 2007 : Saint-Jérôme et Chabanel en janvier et De la Concorde en avril.

Le projet du Train de l'Est a définitivement pris son envol en 2007 avec la réalisation des études d'avant-projet et d'impacts, la commande

des voitures, le début des consultations publiques, le choix des concepts des gares et les études d'achalandage et de marché. Ce projet verra le jour en 2010. Nous sommes confiants qu'un total de 11 000 déplacements par jour s'effectuera à bord du Train de l'Est.

Le réseau d'autobus métropolitain a lui aussi connu d'importantes améliorations au cours de 2007, notamment grâce à la mise en service de la voie réservée sur les boulevards Notre-Dame et De la Concorde à Laval et des terminus Cartier et Montmorency à Laval et De Montarville à Boucherville. Ces interventions permettent aux opérateurs et clients des circuits d'autobus concernés de se déplacer plus efficacement.

Le développement de nouveaux produits tarifaires (Abonnement annuel, Carte à puce, etc.) a lui aussi contribué au rayonnement des transports collectifs en 2007.

Pour l'avenir : de nombreux projets et de nouveaux modes de transport

La révision de notre plan stratégique ainsi que notre Programme triennal d'immobilisations 2009-2011 seront porteurs de notre vision d'avenir. Le développement durable, l'implantation de projets novateurs et les systèmes de transport intelligents (STI) seront au cœur de nos propositions.

Ainsi, nous travaillons activement à développer des projets de transport collectif inspirés de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Des modes efficaces à grande capacité pour les axes les plus achalandés de la région métropolitaine sont ou seront étudiés : systèmes rapides par autobus (SRB), systèmes légers sur rails et tramways, Tram-train, etc. Le projet de service ferroviaire dédié aux trains de passagers entre l'ouest de l'île, l'aéroport P.-E.-Trudeau et le centre-ville de Montréal suit son cours, ainsi que les deux projets de prolongement de métro en zones fortement urbanisées (ligne bleue vers Pie-IX et ligne orange vers Bois-Franc). Et pourquoi ne pas utiliser les espaces libres sur les autoroutes pour y implanter des voies réservées aux autobus et aux covoitureurs ?

Tous s'entendent pour dire que le transport collectif constitue un moyen privilégié d'assurer le développement d'une mobilité durable. Que ce soit par le développement des réseaux ou la mise en place de projets tels les *Transit oriented development (TOD)* à proximité des équipements de transport collectif, ce que nous ferons par exemple avec le Train de l'Est, il nous appartient à nous, décideurs et acteurs publics, de mettre de l'avant des solutions efficaces et durables qui susciteront l'adhésion des citoyens.

Joël Gauthier
Président-directeur général

Coup d'œil sur 2007

8 JANVIER
La gare intermodale de Saint-Jérôme accueille ses premiers clients, marquant ainsi la mise en service du prolongement de la ligne de trains Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. La gare Chabanel ouvre également ses portes.

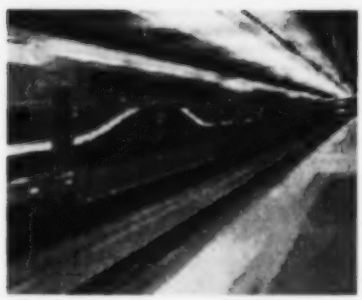
15 FÉVRIER
L'AMT lance un appel de propositions pour l'acquisition de voitures passagers à deux étages pour le Train de l'Est et le renouvellement de sa flotte.

23 MAI
Joël Gauthier, président-directeur général de l'AMT, signe la charte de développement durable de l'UITP, lors du congrès annuel de l'association qui s'est tenu à Helsinki (Finlande).

6, 8 AU 10 JUIN
L'AMT participe à la Journée de l'air pur et au Salon national de l'environnement.

28, 29 ET 30 AVRIL
165 000 personnes se pressent aux journées portes ouvertes invitant à découvrir les nouvelles stations de métro Cartier, de la Concorde et Montmorency sur la ligne 2 est (orange) du métro vers Laval. Depuis le 30 avril, journée historique où les trois nouvelles stations accueillent leurs premiers clients, le prolongement du métro vers Laval connaît une fréquentation moyenne de 50 000 déplacements par jour.

14 MAI
L'AMT lance conjointement avec New Jersey Transit, l'appel de propositions pour l'acquisition de locomotives bi-mode pour le Train de l'Est et le renouvellement de sa flotte.



20 SEPTEMBRE
La journée *En ville, sans ma voiture !* fête son 5e anniversaire. Sous un soleil radieux, plus de 50 000 personnes déambulent librement dans les rues du centre-ville, un signe d'engagement pour les transports actifs.

8 OCTOBRE
L'AMT sur la scène internationale : elle remporte deux grands prix nord-américains et se joint à l'*European Metropolitan Transport Authorities (EMTA)*.

10 NOVEMBRE
Le gouvernement du Québec renouvelle pour quatre ans le mandat de Joël Gauthier comme président-directeur général de l'AMT.

19 NOVEMBRE
Les autobus de la STL roulent sur la nouvelle voie réservée des boulevards de la Concorde et Notre-Dame, mise en place par la STL, l'AMT et la Ville de Laval.

20 NOVEMBRE
Le terminus De Montarville accueille ses premiers clients.

17 DÉCEMBRE
Le gouvernement du Québec accorde à l'AMT le financement pour acquérir 160 voitures passagers à deux étages de Bombardier afin de renouveler la flotte vieillissante, d'augmenter l'offre de service de 70 % sur l'ensemble du réseau actuel et de mettre en service la future ligne du Train de l'Est.

Mobilité métropolitaine : la croissance se poursuit

Indicateurs de la mobilité urbaine

En 2007, l'achalandage des transports collectifs de la région métropolitaine a enregistré une hausse de 1,2 % par rapport à 2006. Entre 1996 et 2007, la hausse annuelle moyenne est de 1,2 %.

Trains de banlieue

En 2007, le nombre de déplacements sur les cinq lignes en service a atteint le cap des 15,2 millions, soit une hausse de 1,3 % par rapport à 2006. L'objectif de croissance de l'achalandage pour 2008 est de 0,5 % (15,3 millions). Le réseau de trains de la région de Montréal se classe au 6e rang en terme d'achalandage en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Boston, Philadelphie, ainsi que la région de Toronto.

Autobus express métropolitains

En 2007, le nombre de déplacements s'élève à 1,3 million, soit une hausse de 11 % par rapport à 2006.

Stationnements incitatifs

En 2007, l'achalandage des 61 stationnements incitatifs (28 006 places) de la région métropolitaine s'élève à 5,1 millions, soit une hausse de 8,2 % par rapport à 2006. Le taux d'occupation moyen pour l'ensemble des stationnements est de 76 %.

Voies réservées et terminus métropolitains

En 2007, plus de 24,7 millions de déplacements (soit une diminution de 6,1 % par rapport à 2006 en raison de l'ouverture du prolongement du métro vers Laval) ont été effectués sur les 85,2 km de voies réservées de la région métropolitaine. Durant cette période, 69,7 millions de déplacements (+ 4,7 % par rapport à 2006) ont transité par les 15 terminus métropolitains.

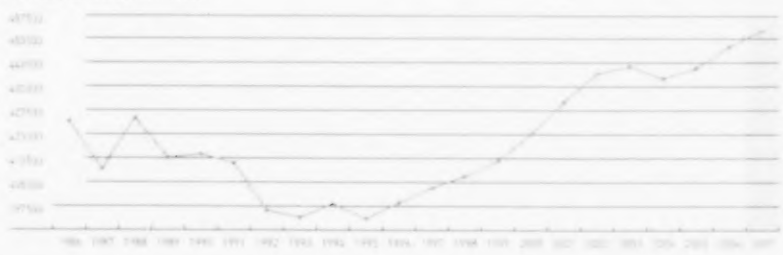
Réseau de métro

L'ouverture des stations de métro sur le territoire de Laval a eu un impact significatif sur l'achalandage avec, notamment, une croissance de l'achalandage du métro entre 2006 et 2007 de 1,1 % avant l'ouverture et de 1,6 % après l'ouverture des stations de métro à Laval, soit une croissance annuelle supplémentaire de 1,1 million de passagers.

Réseaux STM, RTL, STL et CIT

En 2007, le nombre de déplacements dans les réseaux locaux de transport collectif affiche une hausse de 1,2 % par rapport à 2006.

ACHALANDAGE (en milliers)



Habitudes de déplacements

Portrait de la mobilité des personnes

Les enquêtes Origine-Destination (O-D) représentent la principale source d'information sur les habitudes de déplacements des personnes. Elles sont réalisées dans la région de Montréal depuis 1970 environ tous les cinq ans. La plus récente enquête O-D a été réalisée en 2003.

Durant l'automne 2008, nous réaliserons la prochaine enquête O-D, en collaboration avec la STM, la STL, le RTL, l'ACIT, le MTQ et le MAMR.

Nous maintenons aussi le Secrétariat aux enquêtes O-D qui en assure la gestion administrative et financière, en plus de coordonner les travaux de production et de diffusion des résultats.

Grandes tendances

L'évolution de la démographie et des habitudes de déplacements montre pour la période 1998-2003 :

- une croissance de l'usage des transports collectifs supérieure à celle de l'auto ;
- une stabilisation de la part de marché des transports collectifs ;
- une croissance nettement plus importante de la motorisation que de la population.

Ce constat s'explique en partie par la croissance démographique dans la région métropolitaine durant cette période ainsi que par le développement et l'ajustement des services de transport collectif à l'évolution du marché des déplacements.

En 2007, l'achalandage des transports collectifs de la région métropolitaine a enregistré une hausse de 1,2 % par rapport à 2006. Entre 1996 et 2007, la hausse annuelle moyenne est de 1,2 %.

ACHALANDAGE (en milliers)

	1998	/97	1999	/98	2000	/99	2001	/00	2002	/01
AMT	10 081	24,1 %	11 298	12,1 %	12 398	9,7 %	12 833	3,5 %	13 624	6,2 %
STM	340 300	0,2 %	342 300	0,6 %	347 800	1,6 %	354 900	2,0 %	363 186	2,3 %
STL	16 581	1,8 %	16 352	-1,4 %	16 823	2,9 %	17 663	5,0 %	17 870	1,2 %
RTL	27 510	1,9 %	28 350	3,1 %	29 004	2,3 %	30 427	4,9 %	30 114	-1,0 %
CIT/CRT/Munic.	12 452	2,2 %	13 244	6,4 %	14 102	6,5 %	14 243	1,0 %	14 167	-0,5 %
TOTAL	406 924	0,9 %	411 544	1,1 %	420 127	2,1 %	430 066	2,4 %	438 961	2,1 %

ACHALANDAGE (en milliers) *(suite)*

	2003	/02	2004	/03	2005	/04	2006	/05	2007	/06
AMT	14 648	7,5 %	15 148	3,4 %	15 557	2,7 %	16 195	4,1 %	**16 511**	**2,0 %**
STM	363 229	0,0 %	358 430	-1,3 %	359 200	0,2 %	363 000	1,2 %	**367 528**	**1,2 %**
STL	18 597	4,1 %	18 675	0,4 %	19 379	3,8 %	20 124	3,8 %	**19 275**	**-4,2 %**
RTL	30 376	0,9 %	30 054	-1,1 %	30 263	0,7 %	30 312	0,2 %	**30 971**	**2,2 %**
CIT/CRT/Munic.	14 415	2,0 %	15 217	5,6 %	16 334	7,3 %	17 412	6,6 %	**18 223**	**6,9 %**
TOTAL	441 265	0,5 %	437 524	-0,8 %	440 734	0,7 %	447 393	1,5 %	**452 508**	**1,2 %**

[illegible]

GRAND PRIX, ADWHEEL AWARDS, AMERICAN PUBLIC TRANSPORTATION ASSOCIATION (APTA)
ÉVÉNEMENT SPÉCIAL

Pour l'image graphique et l'ensemble des outils de promotion de la journée *En ville, sans ma voiture !* 2008

La promotion des transports collectifs : un rôle d'influence

Changer les comportements de déplacements, jour après jour – Les chiffres sont largement connus : les transports sont responsables de 47 % des émissions de gaz à effet de serre et de 10 % des maladies respiratoires dans la région métropolitaine de Montréal. Dans ce contexte, et compte tenu de la mission que nous a confiée le gouvernement du Québec, notre travail de sensibilisation est plus que jamais d'actualité. C'est pourquoi nous travaillons activement à faire connaître aux citoyens les modes de transport collectif alternatifs à l'usage quotidien de la voiture en solo. Des modes efficaces et économiques qui permettent de préserver à la région de Montréal sa qualité de vie urbaine, sa vitalité économique et un environnement sain. Nous continuons également d'attirer l'attention des élus de la région métropolitaine sur les enjeux liés aux transports collectifs.

La mobilité durable : un gage d'avenir sain

Un centre-ville livré aux piétons

En ville, sans ma voiture ! fêtait en 2007 son 5e anniversaire. Une foule record de près de 50 000 personnes était au rendez-vous pour profiter des nombreuses activités offertes dans le périmètre du centre-ville fermé à la circulation automobile. Sous un ciel radieux et une température estivale, les participants ont envahi la rue Sainte-Catherine dès la fermeture du périmètre à 9 h 30, contrairement aux années précédentes où l'achalandage augmentait de façon beaucoup plus progressive. Ce fort achalandage s'est maintenu tout au long de la journée, jusqu'à la réouverture du périmètre à 15 h 30.

Grande première : l'AMT, la Ville de Laval et la Ville de Longueuil ont offert aux citoyens de voyager gratuitement sur leurs réseaux de transport respectifs, une initiative concrète de sensibilisation aux enjeux liés au développement durable. Organisé en collaboration avec le MTQ, la Ville de Montréal et la STM, l'événement tenu le jeudi 20 septembre a permis de rejoindre efficacement le public-cible, principalement composé des résidents des banlieues qui se rendent à Montréal en voiture pour leur travail ou leur loisir et des Montréalais qui utilisent leur voiture pour de courts déplacements en ville.

Notre soutien aux causes environnementales et sociales

En 2007, nous avons soutenu, à titre de commanditaires officiels, la Semaine québécoise de réduction des déchets présentée par Action RE-buts, la réouverture de la *Main* du boulevard Saint-Laurent, le Défi climat des Montréalais du CRE-Montréal, le Salon national de l'environnement de la coopérative de travail Terre Nouvelle, le concours Éco-citoyen du Jour de la terre de la Corporation Saint-Laurent, le Cocktail Transport d'Équiterre, le Festival des couleurs Rigaud, la dégustation de grands vins et fromages de la Fondation québécoise en environnement, le Don événement pro-transport actif du MTQ, le concours *Virez au vert* de l'émission *C'est bien meilleur le matin* de Radio-Canada (95.1 FM), la Journée de l'air pur de Transport 2000 et *Mon école à pied, à vélo !* organisé par Vélo Québec. Ces événements s'inscrivent parfaitement dans notre engagement environnemental, dont la plus grande vitrine de promotion est la journée *En ville, sans ma voiture !*.

Notre engagement social s'est exprimé cette année par le soutien à la campagne Centraide du Chemin de fer Canadien Pacifique, aux bénévoles de Suicide Action Montréal et au Radiodon pour le Club des petits-déjeuners organisé par Radio Rock-détente. Par ailleurs, nous avons renouvelé notre partenariat annuel avec l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), octroyé une bourse à deux délégués de COMOTRED et soutenu la Marche de la Fondation des parlementaires québécois.

Une reconnaissance internationale

Dans le but de nous positionner parmi les instances qui comptent dans le milieu national et international des transports collectifs, et afin d'échanger sur les diverses expériences en cours ou planifiées pour améliorer l'offre de services, plusieurs de nos représentants sont régulièrement conférenciers ou délégués pour participer à divers congrès, conférences et colloques nationaux et internationaux mettant de l'avant les grands enjeux liés au transport des personnes et au développement durable.

De plus, nos représentants siègent à différents conseils d'administration d'organismes nationaux et internationaux spécialisés en transport, ce qui a exigé une présence aux assemblées annuelles de l'*American Public Transportation Association (APTA)* à Charlotte (É.-U.), de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) à Québec, de l'*European Metropolitan Transportation Authorities (EMTA)* à Bilbao (Espagne) et de l'*International Association of Public Transport (UITP)* à Helsinki (Finlande).

Pour sa part, le président-directeur général, Joël Gauthier, a été invité à s'exprimer sur diverses tribunes dans la région métropolitaine de Montréal, en particulier pour Transport 2000, l'Association des diplômés de Polytechnique et l'Association des ingénieurs-conseils du Québec.

Une attention particulière à la relève

Nos spécialistes ont été invités à donner des conférences dans les principales universités de Montréal, sur des thèmes touchant l'urbanisme, l'aménagement du territoire et la planification du transport urbain. Ils ont été aussi sollicités comme membres de jurys de maîtrise. Dans un souci de préparer la relève, nous accueillons régulièrement des stagiaires dans plusieurs unités.

Les Mercredis de l'AMT

Avec notre cycle de conférences, nous offrons une tribune de réflexions sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport des personnes. Parmi les sujets abordés, les modèles de délégation de gestion des transports collectifs, le développement durable et la nouvelle culture de mobilité, l'intégration de systèmes de diagnostic et de communication à distance, la carte à puce et les transports collectifs.

Conférences et congrès

des débats d'idées qui nourrissent les actions

JANVIER
Annual Security Convention
(Washington, É.-U.)

FÉVRIER
22e Gala du Rassemblement des décideurs du Québec – *Les nouveaux performants*
(Montréal)

AVRIL
42e Congrès annuel de l'AQTR
(Québec)

MAI
Colloque ferroviaire annuel du Groupe TRAQ
(Québec)

UITP 57th World Congress and Mobility & City Transport Exhibition – Public Transport: Moving People, Moving Cities
(Helsinki, Finlande)

JUIN
APTA Rail Conference (Toronto)
Congrès annuel de l'ACTU
(Halifax)

11e Conférence internationale sur la mobilité et le transport de personnes âgées et à mobilité réduite
(Montréal)

SEPTEMBRE
Congrès de l'Association mondiale de la route (AIPCR)
(Paris, France)

Colloque de transport adapté
(Montréal)

Conférence internationale EuropIA – *La pensée numérique en architecture, génie civil, archéologie, urbanisme et design : nouvelles perspectives*
(Montréal)

OCTOBRE
Congrès de l'EMTA
(Stockholm, Suède)

Congrès de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
(Turin, Italie et Paris, France)

Congrès de l'Association des transports du Canada (ATC) sur *Les transports : un levier économique*
(Saskatoon)

NOVEMBRE
Federated Press – Optimiser la sécurité dans l'entreprise
(Montréal)

International Rail Forum
(Valence, Espagne)

Congrès de l'UITP – *The Best Innovation in Marketing*
(Malaga, Espagne)

DÉCEMBRE
Entretiens Jacques-Cartier
(Lyon, France)

Une stratégie marketing dynamique

Démarche allégo

La reconnaissance de la démarche allégo exprimée dans la Politique québécoise du transport collectif a amené le MTQ à définir un nouveau volet du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes visant à soutenir toutes formes d'initiatives qui s'inscrivent dans la lignée de cette démarche. Dans cet exercice, nous avons d'ailleurs été consultés à titre d'organisme-conseil. Grâce à ce programme, l'AMT, les employeurs et les Centres de gestion des déplacements (CGD) impliqués dans cette démarche pourront désormais bénéficier d'une aide financière récurrente. L'appui du gouvernement du Québec, auquel s'ajoute celui déjà acquis des partenaires majeurs de la région métropolitaine de Montréal, dont la Ville de Montréal qui reconnaît le mandat des CGD dans son projet de plan de transport, fait en sorte que la pérennité de la démarche allégo est d'ores et déjà assurée.

Des résultats confirmés :

L'adhésion de cinq institutions et entreprises en 2007, pour un total de 29 participants ; L'inscription de 192 lieux de travail et d'études et de 19 stationnements incitatifs à Covoiturage allégo ayant permis le jumelage de 1 723 employés et étudiants et de 455 usagers des stationnements incitatifs

Des usagers toujours plus fidèles aux transports collectifs

Les programmes de fidélisation suscitent un intérêt accru de la part des usagers qui ont porté leur choix sur l'un des cinq produits suivants.

TRAM postale : vise l'adhésion des usagers périodiques aux transports collectifs. L'abonné reçoit à domicile ses titres mensuels de l'AMT avec la possibilité d'interrompre son abonnement sans pénalité. NOMBRE D'ABONNÉS en 2007 : 520

TRAM annuelle : vise l'adhésion des usagers et plus largement des citoyens de la région de Montréal à l'abonnement annuel aux transports collectifs. L'abonné reçoit à domicile 12 titres mensuels consécutifs de l'AMT, de la STL ou du CIT Sorel-Varennes pour le prix de 11, sans possibilité d'interrompre son abonnement. NOMBRE D'ABONNÉS en 2007 : 3 418, dont plus de 800 sont d'anciens abonnés de la TRAM postale

Accès annuel allégo aux transports collectifs : vise l'adhésion des employés à l'abonnement aux transports collectifs, via les entreprises et les institutions. L'abonné reçoit sur son lieu de travail 12 titres consécutifs de l'AMT, de la STM, de la STL, du RTL ou des CIT pour le prix de 11. NOMBRE D'ABONNÉS en 2007 : 635

Duo auto+bus : Ce programme, qui combine un abonnement annuel aux transports collectifs et à Communauto, s'inscrit en complémentarité à la voiture en libre-service de Communauto. Avec l'achat de 12 titres consécutifs de l'AMT ou de la STL, les membres de Communauto ont accès soit à un abonnement annuel gratuit à Communauto (avec annulation du droit d'adhésion de 535 $), soit à l'achat de 12 titres consécutifs pour le prix de 11. NOMBRE D'ABONNÉS en 2007 : 76

Faites de l'air ! : Ce programme géré par l'Association québécoise de la lutte contre la pollution atmosphérique vise à fidéliser de nouveaux usagers aux transports collectifs. Les propriétaires mettant à la ferraille leur véhicule âgé reçoivent gratuitement six titres mensuels consécutifs de l'AMT leur permettant d'expérimenter les transports collectifs et d'en apprécier les avantages. NOMBRE D'ABONNÉS en 2007 : 179

En s'attaquant concurremment à cinq marchés différents et complémentaires, le plan de fidélisation permet un ratissage large des différentes clientèles, qui s'exprime par une croissance constante des abonnés. De plus, il contribue largement à une utilisation rationnelle et durable des ressources.

Carte à puce

La venue de la carte à puce en 2008 implique un changement majeur dans les façons de se procurer les titres de transport. Faisant appel à une technologie d'avant-garde, elle modifiera les habitudes d'achat et d'utilisation de tous les usagers des transports collectifs. Tout au long de 2007, nous avons collaboré avec les partenaires à l'élaboration d'une démarche de communication visant une transmission harmonieuse vers la carte à puce destinée aux usagers des transports collectifs.

Escapades en train

Elles offrent des circuits touristiques variés qui allient voyage en train de banlieue et découvertes régionales. En 2007, 3 100 personnes ont profité des 11 escapades proposées au grand public et 2 870 enfants ont visité les 8 escapades conçues spécialement pour eux.

PUBLICITÉ

PARLE DANS LE QUOTIDIEN 24 HEURES

Dans le cadre de la promotion des escapades en train

Une communication proactive

Communication de crise

Le samedi 30 septembre 2006, une partie du viaduc du boulevard de la Concorde s'effondrait sur la chaussée de l'autoroute 19 à Laval, entraînant la fermeture complète de l'A19 pendant quatre semaines. Le plan d'urgence mis en place par la STL et l'AMT dans les heures qui ont suivi a été d'une grande efficacité, tant sur le plan des services alternatifs proposés que sur le plan des communications publiques. Une efficacité reconnue et couronnée en 2007 par deux prix prestigieux.

« Beaucoup moins chaotique qu'on l'avait prédit, la circulation entre Montréal et Laval depuis lundi est pour certains la preuve que le transport en commun est plus efficace que la voiture. »

– Maxime Beauchemin et Bruno Bisson, La Presse, 7 octobre 2006

Le métro : la clientèle au rendez-vous

Après cinq années d'intenses travaux, la curiosité était grande de découvrir les installations du prolongement du métro vers Laval. Au début de 2007, nous avons mis sur pied un programme de visites guidées destiné aux divers élus provinciaux et municipaux, partenaires des transports collectifs, représentants de chambres de commerce, et membres de l'Ordre des ingénieurs du Québec et de l'Ordre des architectes du Québec afin de leur permettre de découvrir en primeur ces infrastructures modernes et spacieuses. Le mois d'avril a vu des événements publics se succéder : le 22 avril, visite des riverains, le 26, inauguration officielle à laquelle ont participé les divers représentants des paliers de gouvernement impliqués, pour culminer les 28 et 29 par les journées portes ouvertes au grand public, où près de 165 000 personnes ont fait la visite des trois nouvelles stations. Puis, le grand jour tant attendu est arrivé : le lundi 30 avril, les premiers clients montaient à bord pour cette première journée de service. Les 50 000 déplacements enregistrés en moyenne chaque jour viennent sans l'ombre d'un doute justifier la pertinence du projet.

Une sensibilisation des élus aux transports collectifs

Au printemps 2007, suite à l'élection provinciale, nous avons pris l'initiative d'aller rencontrer l'ensemble des nouveaux élus afin de les sensibiliser aux enjeux liés aux transports collectifs et de leur présenter les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009. Nous avons également été invités à plusieurs reprises à la colline parlementaire afin de présenter divers dossiers de développement des transports collectifs.

Dialogue avec les citoyens

En 2007, nous avons organisé plusieurs rencontres de citoyens afin de leur faire connaître certains projets et entendre leurs préoccupations liées à certains développements de transport collectif. Nous avons ainsi rencontré les citoyens riverains du carrefour giratoire de Boucherville, de la voie réservée Notre-Dame/De La Concorde, de la gare Saint-Jérôme et de la gare intermodale de la Concorde.

Quelques prix

en réponse à l'effondrement du pont de la Concorde à Laval
Un dossier mené de main de maître par la STL et l'AMT sur le plan des mesures proposées tout comme sur le plan des relations publiques.

PRIX ARGENT, ÉQUINOXES
GESTION DES ENJEUX ET CONTINUITÉ DES AFFAIRES

PRIX ACTU
RENDEMENT SUPÉRIEUR/RÉALISATION EXCEPTIONNELLE

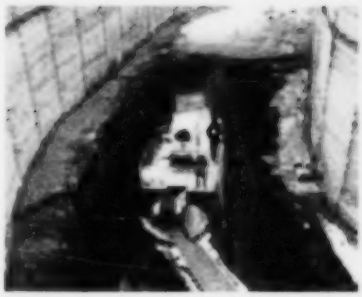
PUBLICITÉ
PARUE DANS L'HEBDOMADAIRE COURRIER LAVAL
Dans le cadre de l'ouverture des trois stations de métro à Laval

Prolongement du métro vers Laval

Mission accomplie !

OCTOBRE 2001
Travaux préparatoires
(caractérisation des sols, investigations géotechniques, arpentage et préparation des sites de construction)

MARS 2002
Première pelletée de terre



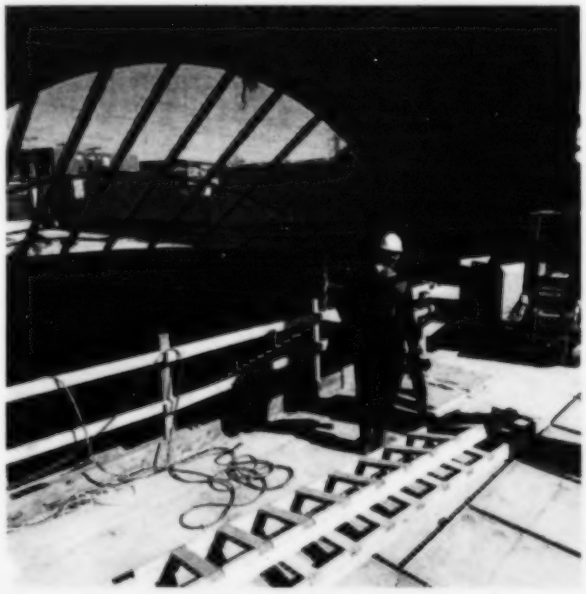
AUTOMNE 2002 À HIVER 2004
Excavation

MARS 2004
Liaison des tunnels sous la rivière

ÉTÉ 2004
Fermeture de la station Henri-Bourassa pendant 14 semaines afin de raccorder le nouveau tunnel au tunnel existant

HIVER 2004 À AUTOMNE 2005
Bétonnage du tunnel

HIVER 2005 AU PRINTEMPS 2006
Travaux d'architecture (construction des trois stations)



ÉTÉ ET AUTOMNE 2006
Aménagements extérieurs

DÉCEMBRE 2006
Début de la phase de mise en service (tests)

JANVIER À AVRIL 2007
Travaux de structures (correction de déficiences, travaux supplémentaires demandés par la STM, construction du bâtiment abritant les concessions commerciales à la station Cartier, installation finale des équipements fixes) ; travaux d'aménagement des sites (intérieurs et extérieurs)

FÉVRIER À MARS 2007
Transfert à la STM du Centre de formation souterrain en prévention incendie, tests et rodage des commandes centralisées, début de la campagne d'essais avec train

26 AVRIL 2007
Innauguration officielle

28 ET 29 AVRIL 2007
Journée portes ouvertes

30 AVRIL 2007
Mise en service

L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT A POUR MISSION D'ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
L'AMT, C'EST : 5 LIGNES DE TRAIN DE BANLIEUE / 52 GARES / 61 STATIONNEMENTS INCITATIFS / 15 TERMINUS MÉTROPOLITAINS / 85,2 KM DE VOIES RÉSERVÉES / 2 AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS
AMT
Agence métropolitaine de transport
10 ANS DE PARCOURS
www.amt.qc.ca

PUBLICITÉ
PARUE DANS L'HEBDOMADAIRE *L'ÉCHO DU NORD*
Dans le cadre de l'ouverture de la gare Saint-Jérôme

Notre vision d'avenir :

la mobilité durable

Penser les modes de déplacements du futur – Depuis 1996, comme responsables de la planification des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, nous nous consacrons à faciliter les déplacements des personnes sur tout le territoire métropolitain, par le biais d'une meilleure intégration des services. Par nos projets et nos actions, nous venons répondre aux défis posés par les changements dans les modes d'occupation du territoire et le développement durable. Nous mettons en place un véritable réseau structurant de trains de banlieue et d'autobus métropolitains et innovons en étudiant de nouveaux modes comme le tramway, le SLR, le Tram-train et les autobus à haut niveau de service (SRB). Nous formulons une vision de l'avenir de la mobilité dans la région, par l'analyse des tendances démographiques et socio-économiques et en tenant compte des nouveaux besoins de la clientèle. Notre but ultime : assurer la qualité de vie des résidents et le développement économique de la région, par des transports collectifs efficaces et structurants.

Plan stratégique de développement du transport métropolitain

La révision de notre plan stratégique de développement du transport métropolitain a été entamée. Ce plan décennal chapeautera l'ensemble des projets de développement et de maintien de nos réseaux, ainsi que nos grandes orientations en matière de transport. Le plan stratégique visera à instaurer des services de transport collectif structurants et compétitifs et à améliorer la qualité du service pour le client, en tenant compte de la capacité actuelle et future des réseaux. Le développement durable, l'implantation de projets porteurs et l'innovation par les systèmes de transport intelligents (STI) seront au centre des propositions. Des comités aviseurs, techniques et de partenaires ont été mis sur pied pour établir le diagnostic et les pistes d'orientation du plan. En parallèle, dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, nous avons déposé auprès du gouvernement un plan d'amélioration des services, qui présente une panoplie d'interventions réparties sur tout le territoire métropolitain.

Trains de banlieue

Services ferroviaires entre le centre-ville, l'aéroport international Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île : En octobre 2007, le comité directeur de ce projet, qui regroupe Transports Canada, Transports Québec, la Ville de Montréal et la CMM sous la coprésidence d'Aéroports de Montréal et de l'AMT, a octroyé trois mandats touchant à l'évaluation des études antérieures, au conseil stratégique et financier ainsi qu'à la consultation des personnes et organisations concernées.

En février 2008, un nouveau mandat a été octroyé au consortium Dessau/Les consultants SM/Hatch Mott MacDonald (DS/SM/HMM) en collaboration avec STV Incorporated pour la réalisation d'une étude de préfaisabilité du projet, qui doit identifier les tracés ferroviaires potentiels, analyser la préfaisabilité de ces tracés, établir les caractéristiques d'exploitation préliminaires et quantifier les coûts liés aux différentes solutions. Le rapport final doit être déposé à la fin 2008.

Parallèlement, Aéroports de Montréal, l'AMT et Transports Québec réaliseront une étude de transport afin d'évaluer l'achalandage des différents tracés, ainsi que les impacts sur les réseaux existants et autres modes de transport. Ces études permettront ensuite au conseiller financier et stratégique, PricewaterhouseCoopers, de compléter les analyses avantages-coûts et financières préliminaires des différents tracés ferroviaires.

Réseau de transport métropolitain par autobus

Mesures en faveur du transport collectif (par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur : En collaboration avec le MTQ, nous réalisons actuellement une étude d'opportunité exhaustive sur l'utilisation plus efficace et durable du réseau routier supérieur de la région métropolitaine de Montréal. Cette étude se déploie en deux volets : documenter des exemples pertinents de corridors routiers dotés de mesures en faveur des transports collectifs et identifier les déplacements, les clientèles et les axes de déplacement de la région qui pourraient bénéficier de telles mesures. Un comité de direction tripartite, composé de représentants de l'AMT, du MTQ et de la CMM, assure le suivi de l'étude.

Amélioration du transport collectif et du covoiturage dans le corridor de l'A15 : En raison d'une forte congestion récurrente le long de ce corridor, et en tenant compte de l'ouverture récente de la station de métro Montmorency à Laval, nous avons réalisé en 2007 une étude pour évaluer la pertinence de bonifier les services de transport collectif dans ce corridor. Les résultats préliminaires ont été discutés au sein d'un comité de suivi formé de représentants de l'AMT, du MTQ, de la Ville de Laval, de la STL et le CIT Laurentides.

Cette étude, qui dresse un portrait sommaire des besoins en transport collectif et en covoiturage à court terme, indique un bon potentiel d'achalandage si l'on implante un corridor de transport collectif performant et rapide à destination de la station de métro Montmorency. Considérant que le MTQ doit procéder à la réhabilitation de l'A15 entre l'A440 et l'A640, les infrastructures de transport collectif pourraient être aménagées dans le cadre de cette réhabilitation.

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure : Dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure annoncé par la Ville de Montréal, nous avons conclu une entente de collaboration avec la Société du Havre de Montréal, maître d'œuvre du projet, afin de consolider les nouvelles infrastructures métropolitaines de transport et de promouvoir la performance des services régionaux de transport en commun reliant le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud dans l'axe Bonaventure, pont Champlain et A10. Nous collaborons ainsi à la réalisation des analyses et des études en matière de transport et de circulation pour assurer le développement et la planification des infrastructures et des systèmes requis pour le réaménagement et l'optimisation du corridor métropolitain existant dans cet axe.

Un SRB est un mode de transport par autobus à haut niveau de service, c'est-à-dire à plus grande capacité, fiabilité et régularité, autant d'atouts qui favorisent l'achalandage.

Développement d'un système rapide par autobus (SRB) dans l'axe Pie-IX : Les études de faisabilité et d'avant-projet pour le développement d'un SRB dans l'axe Pie-IX sur les territoires de Montréal et de Laval ont débuté suite à un appel d'offres public lancé en août 2007. Se basant sur l'insertion d'une voie réservée centrale et bidirectionnelle dans l'axe Pie-IX, ces études techniques visent à confirmer la faisabilité et les impacts d'un tel projet et à compléter l'analyse d'un scénario optimal d'insertion sur le boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval. Le projet s'appuie également sur des analyses de transport en cours de réalisation par la STM, la STL et le MTQ. Cet avant-projet préliminaire permettra, selon les résultats, de présenter une demande d'autorisation de principe au MTQ. La réalisation du projet se fera avec le soutien d'un comité aviseur et d'un comité technique, où siègent les Villes de Montréal et Laval, la STM, la STL et le MTQ.

Aménagement de quais temporaires d'appoints au TCV : Nous avons mené une étude d'identification de sites pour aménager des quais temporaires d'appoints sur rue à proximité du Terminus Centre-Ville. Ce projet permettrait d'accroître la capacité d'accueil pour les lignes métropolitaines en service dans l'axe de l'autoroute Bonaventure, du pont Champlain et de l'A10. Ayant déjà obtenu le soutien de la Ville de Montréal dans cette démarche, nous réaliserons des études finales d'aménagement des quais temporaires souhaités, suite à l'obtention des accords requis par l'arrondissement Ville-Marie.

À l'heure du développement durable

En 2007, à titre d'intervenants de premier plan en transport collectif, nous nous sommes dotés d'une politique interne de développement durable qui vient préciser notre rôle et nos orientations en matière de développement social, économique et environnemental. Cette politique identifie également les pistes d'interventions pour améliorer notre empreinte écologique et contribuer à un véritable changement durable, en tant que société publique. Inscrite dans la démarche gouvernementale d'interventions en développement durable, cette politique servira de base à l'élaboration d'un plan d'actions concrètes et mesurables en 2008. De plus, ces orientations en matière de développement durable sont au cœur de la révision du plan stratégique décennal. En mai 2007, nous avons aussi signé la charte de développement durable de l'UITP, lors du congrès annuel de l'association qui s'est tenu à Helsinki (Finlande).

Pour une information en temps réel

Nos clients demandent de l'information précise et efficace pour bien gérer leurs déplacements. À l'ère de l'information en temps réel, nous voulons mettre à contribution les dernières technologies pour répondre à leurs attentes. C'est là qu'interviennent les STI, qui facilitent le déplacement à toutes les étapes du cheminement de la clientèle, de l'origine à la destination.

Poursuivant nos investissements technologiques, nous avons obtenu le financement pour une série d'interventions en matière d'information aux clients contenues dans notre plan stratégique métropolitain des STI, notamment en matière d'affichage dynamique dans les gares et en information sonore dans les véhicules.

La carte à puce attendue à la rentrée 2008

En juillet 2003, et à notre initiative, la STM octroyait, pour le compte des organismes de transport de la région métropolitaine ainsi que pour le Réseau des Transports de la Capitale, un contrat à la firme américaine GFI et à la firme française ACS en vue de la conception, la fabrication et la mise en service d'un système de vente et perception qui repose sur la carte à puce sans contact.

2007 a été consacré à la paramétrisation du système et aux tests de processus qui permettent de s'assurer que l'ensemble des fonctionnalités requises est présent, conformément aux termes du contrat. 2008 verra le déploiement progressif du système à la clientèle à compter d'avril, après une phase dite de déploiement partiel. Les premières cartes à puce seront en service sur le réseau métropolitain à compter de septembre 2008.

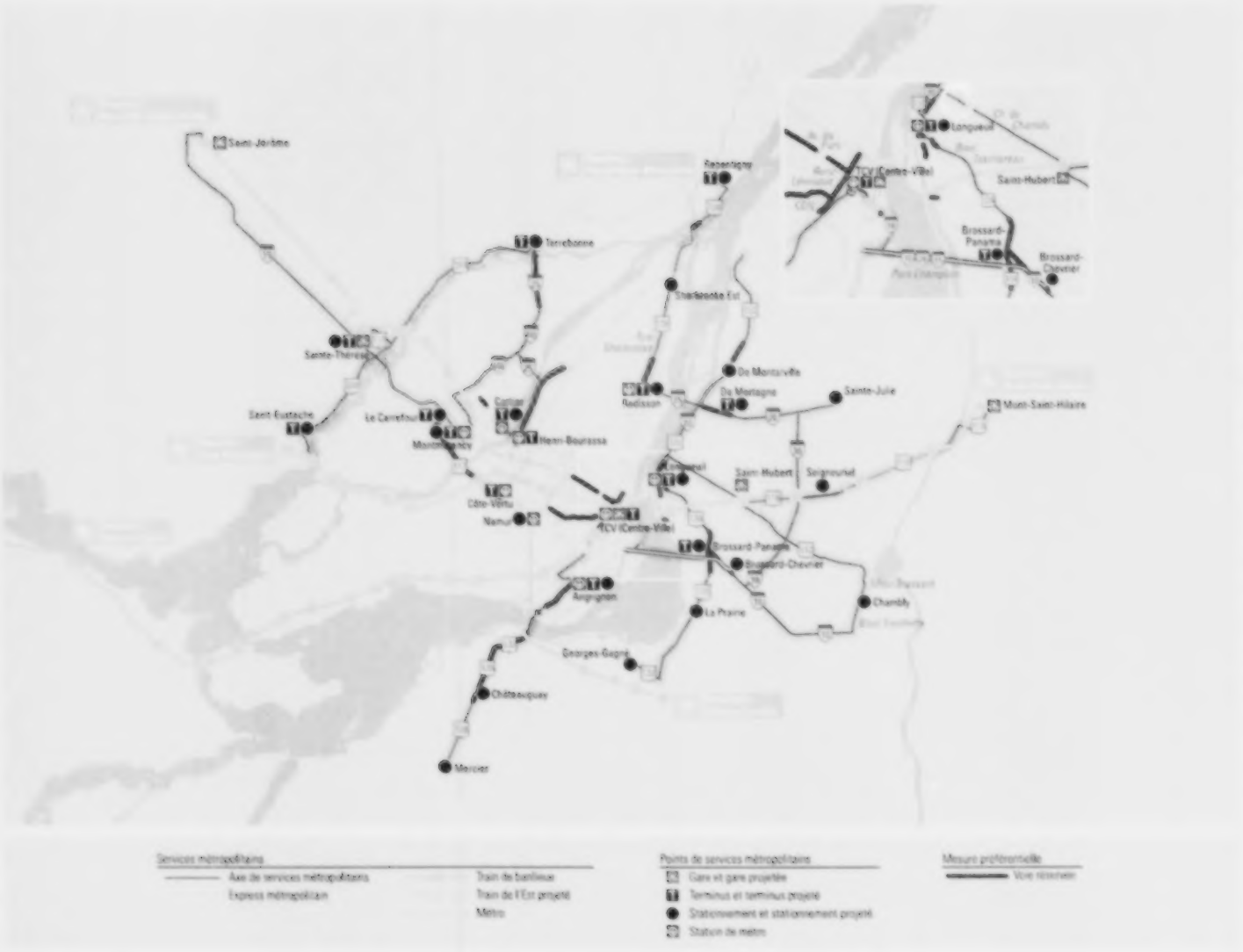
L'accès des personnes à mobilité réduite

En 2007, nous avons élaboré une politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes à mobilité réduite couvrant l'ensemble de nos activités. Elle vient prendre appui sur le principe d'accessibilité universelle établi par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale pour l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux. Notre politique énonce des principes directeurs qui viendront orienter les divers programmes et actions touchant l'ensemble de nos secteurs d'intervention : la fourniture des services, le choix des véhicules, l'aménagement des équipements et la disponibilité de l'information. Nous avons également mis en place le comité métropolitain de concertation sur le transport des personnes handicapées, qui regroupe l'ensemble des représentants des usagers présentant des limitations en matière de déplacement.

PUBLICITÉ

LE RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

Grâce aux mesures mises en place le long des axes de transport collectif, le RTMA permet de relier efficacement tous les secteurs de la région métropolitaine non desservis par le train de banlieue ou le métro, notamment les secteurs à plus faible population. Face à une congestion sans cesse grandissante sur le réseau routier, le RTMA constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal : en 2007, 1,9 million d'automobilistes profitaient d'un stationnement incitatif, 24,7 millions d'usagers empruntaient des autobus qui circulent sur des voies réservées métropolitaines et près de 69,7 millions de clients annuels transitaient dans les terminus métropolitains.



Mesures préférentielles sur les voies réservées

En service

Mesures préférentielles sur la bretelle Sherbrooke : Le corridor de l'A20, qui se poursuit à Montréal dans l'axe de l'A25, est emprunté par les autobus du STL jusqu'au terminus Radisson. L'après-midi, le temps de parcours des autobus variait beaucoup en raison de la congestion routière. Nous avons donc aménagé un accès exclusif à la voie de service de l'A25 sud, à la hauteur de la rue Sherbrooke, afin de permettre des gains de temps substantiels aux autobus quittant le terminus Radisson en direction de la Rive-Sud.

Virage à gauche sur la rue Nobel dans l'axe de l'A20 : Dans le corridor de l'A20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, il est prévu d'implanter une voie réservée sur l'accotement de l'A20 en direction de Montréal, entre le poste de pesée de Boucherville, à proximité de l'A30, et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne. En attendant, nous avons implanté des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi.

Voie réservée Concorde–Notre-Dame – Phase I : Avec la mise en service du métro à Laval en 2007, il s'est avéré nécessaire de réduire les retards subis par les autobus de la STL sur deux tronçons critiques, soit sur le boulevard de la Concorde entre de l'Avenir/de Roanne (aux abords de la station de métro de la Concorde) et sur le boulevard Notre-Dame entre Curé-Labelle/Alton Goldbloom. Le boulevard Notre-Dame a été élargi entre la 75e Avenue et la rue Vincent-Massey, pour accueillir une voie réservée permanente en direction ouest. La phase II, prévue pour 2008, comprend des interventions sur le tronçon Mondor/Rose-de-Lima du boulevard de la Concorde.

En cours

Feux de circulation à Chateauguay sur la voie réservée de la R138 : L'accès au stationnement incitatif CITSO situé sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste à Châteauguay est problématique pour les usagers du transport en commun qui veulent y accéder ou en sortir. La construction d'un feu de circulation pour améliorer l'accès a donc débuté à l'automne 2007 et se poursuivra au printemps 2008.

Terminus métropolitains

En service

Terminus et stationnement De Montarville : Depuis novembre 2007, les clients du transport collectif de Boucherville peuvent laisser leur voiture au stationnement De Montarville et poursuivre leurs déplacements quotidiens en autobus. Situé à l'angle de la route 132 et du boulevard De Montarville à Boucherville, le nouveau terminus offre plus de 300 places de stationnement gratuites aux clients des lignes d'autobus qui s'y rabattent. Un carrefour giratoire adjacent au terminus permet une meilleure fluidité de la circulation dans ce secteur, notamment pour les autobus.

Terminus Montmorency et Cartier : Les deux terminus reliés aux stations Montmorency et Cartier ont ouvert leurs portes le jour de l'inauguration du prolongement du métro à Laval, le 30 avril 2007.

En développement

Terminus et stationnement Sainte-Julie : Le stationnement incitatif du terminus Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal voisin est utilisé pour absorber les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. En raison des développements prévus dans ce secteur, un agrandissement ne peut être réalisé de façon permanente. Pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, nous proposons de construire un terminus métropolitain sur un autre site, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'A20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif sera mitoyen avec le viaduc du boulevard Fer-à-Cheval, permettant ainsi le branchement avec l'actuelle piste cyclable. Réalisé en première phase, il constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'A20.

Stationnements incitatifs métropolitains

En service

Stationnement Terrebonne – Phase II : Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'A25, le stationnement continue de connaître un fort succès et est utilisé presque à capacité sur une base quotidienne. Afin de poursuivre les agrandissements successifs en vue de répondre à la demande sans cesse croissante, ce projet vise à porter la capacité du site à environ 925 places aménagées de façon permanente.

Stationnements Montmorency et Cartier : Ces deux stationnements offrent respectivement 1 217 et 465 places afin de faciliter l'intermodalité vers les stations de métro du même nom à Laval.

En cours

Stationnement Chambly – Phase II : Ce stationnement incitatif, localisé le long du boulevard Frechette, à l'intersection du boulevard Brassard, à Chambly, est desservi par les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan qui se dirigent ensuite directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe Bonaventure/A10. Le stationnement, qui compte 240 places, a atteint sa capacité. À l'automne 2007, le stationnement s'est agrandi de 40 places, auxquelles viendront s'ajouter 30 autres places au printemps 2008.

LE RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Depuis 1996, où seules les lignes Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud étaient en service, nous avons constamment consolidé et développé le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Trois lignes ont été ajoutées (Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001), dont deux ont depuis été prolongées : Delson jusqu'à Candiac en 2005, et Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en janvier 2007. Avec 15,2 millions de déplacements enregistrés en 2007, le réseau se classe d'ailleurs au 6e rang en terme d'achalandage en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Boston, Philadelphie, ainsi que la région de Toronto.[1]

[1] Selon les résultats d'achalandage de 2007 compilés par l'American Public Transportation Association (APTA).

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Réseau existant

En service

Prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme : Mis en service en janvier 2007, ce nouveau tronçon accueille chaque matin près de 500 clients. Ce prolongement a nécessité la réhabilitation des infrastructures ferroviaires sur 15,5 km entre la gare actuelle Blainville et la nouvelle gare Saint-Jérôme, la construction d'un stationnement incitatif de 378 places en tête de ligne, de deux quais ferroviaires et d'une voie additionnelle desservant le deuxième quai, et la construction d'un site de garage permanent comprenant entre autres des voies de garage, l'alimentation électrique de 480 volts requise pour l'arrêt des moteurs des locomotives, un poste de ravitaillement des locomotives en carburant et un bâtiment pour les équipes de trains. En 2008, il est prévu d'acquérir le terrain de stationnement de la gare et de prolonger le mur anti-bruits.

En cours

Ligne Mont-Saint-Hilaire

Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert : Vu le succès de la ligne Mont-Saint-Hilaire aménagée temporairement en 2000, la gare Saint-Lambert est en cours de rénovation pour améliorer son accès ainsi que la sécurité et le confort des plus de 400 clients qui s'y rendent chaque matin. En 2007, nous avons procédé à l'acquisition du terrain et les travaux ont été amorcés : la signalisation, l'aménagement permanent de deux stationnements (370 places), la construction d'un nouveau quai du côté nord des voies ferrées afin de rendre nos installations plus sécuritaires, etc. Les travaux interrompus en raison de l'hiver hâtif seront achevés pour l'été 2008.

En développement

Ligne Deux-Montagnes

Étagement de la jonction de l'Est : L'accroissement de la capacité d'accueil de la ligne Deux-Montagnes ne peut se faire sans l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est, indispensable pour augmenter le nombre de trains passagers tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandise du CN à cette jonction. Cette amélioration profitera également au Train de l'Est, dont le parcours passe par cette même jonction. En 2007, nous avons entamé la préparation d'une entente avec le C.N. Le lancement d'appel d'offres pour l'engagement d'un consultant est prévu pour 2008.

Réhabilitation de la gare Île-Bigras : Les quais de cette gare n'ayant pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995, ils sont maintenant dans un état de dégradation avancé. Leur réfection est indispensable pour les plus de 600 clients qui les empruntent quotidiennement. Les plans et devis, complétés en 2007, sont en cours de validation par le CN qui exploite la ligne Deux-Montagnes. Prévus pour l'été 2008, les travaux consistent à refaire le quai, les abris et le kiosque de la billetterie, les stationnements et les escaliers d'accès au quai.

Stationnement de la gare Sunnybrooke : Actuellement utilisé à pleine capacité, ce stationnement de 410 places sera agrandi de 115 places sur les terrains de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux, juste au sud de la voie ferrée, pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes. L'étape des plans et devis a débuté en octobre 2007. Les travaux d'agrandissement sont prévus à l'été 2008.

Infrastructures

En développement

Garage et centre d'entretien

De façon à assurer la fiabilité du service et la qualité d'entretien de sa flotte actuelle et projetée, et devant le désengagement progressif des fournisseurs actuels, nous devons mettre en place notre propre réseau de garage de jour et de centres d'entretien. Après avoir mené les études préalables pour identifier les besoins en installations, et sélectionné les emplacements possibles, nous avons développé un scénario qui permettra de garer le matériel roulant pendant le jour et de procéder à son entretien.

En 2007, les études de faisabilité ont été menées parallèlement aux démarches visant à contrôler les propriétés et nous sommes actuellement en pourparlers avec les propriétaires de deux grands sites susceptibles de satisfaire aux besoins des trains opérant sur des réseaux distincts. Nous envisageons un projet qui se déroule en deux volets : l'acquisition et la préparation des sites pour recevoir les garages de jour ; la réalisation des installations d'entretien en vertu d'une formule de contractualisation à long terme qui reste à définir. L'échéancier prévoit l'acquisition des terrains et le début des travaux de préparation des sites en 2008, avec un parachèvement des travaux en 2010.

Renouvellement de la flotte de matériel roulant

Après 12 années d'existence, au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, il est impératif de planifier le maintien des infrastructures (matériel roulant, gares, sites de garage, caténaires, etc.) et l'augmentation de nos services. Une priorité reconnue par le gouvernement du Québec, qui a accordé en décembre 2007 le financement pour acquérir auprès de Bombardier 160 voitures passagers à deux étages.

Outre le remplacement des wagons vieillissants, cette flotte renouvelée servira à accroître la capacité d'accueil de 70 %, avec 28 nouvelles voitures sur les lignes Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac et 22 sur la ligne Deux-Montagnes. 80 voitures iront aussi au remplacement des voitures 1000 et 1200. De plus, 30 voitures sont réservées pour le Train de l'Est. Ces voitures, livrées à partir de 2009, seront progressivement mises en service.

Par ailleurs, nous avons lancé un appel d'offres pour acquérir 20 locomotives, dont 5 pour le Train de l'Est, 3 pour l'accroissement de capacité sur la ligne Deux-Montagnes et 12 pour le remplacement des locomotives F-40 et GC-418.

Le Train de l'Est

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

Conception et études : La construction du tronçon Mascouche-Charlemagne est soumise au processus d'évaluation environnementale du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. La majeure partie des études d'avant-projet préliminaire et d'impact environnemental ont été réalisées au cours de l'année.

Des comités de suivi ont été mis sur pied pour chacun des tronçons. Pour le tronçon de la rive nord, l'AMT a pu compter sur l'apport des villes de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Charlemagne. Les corporations intermunicipales de transport ainsi que les MRC des Moulins et de L'Assomption ont également bonifié le projet par leurs commentaires et interventions.

Pour le tronçon Montréal, la collaboration de la Ville de Montréal et des arrondissements a grandement contribué aux travaux du comité de suivi pour le tronçon Gare Centrale/Rivière-des-Prairies.

Il ne faudra que 39 minutes aux résidents de Pointe-aux-Trembles pour gagner le centre-ville, ce qui fera du Train de l'Est un mode de transport très compétitif.

Gares : Nous avons défini les principes d'aménagement des futures gares, prenant en compte l'accessibilité du lien routier principal vers le stationnement, ainsi que l'accès aux quais et aux voitures. La sécurité, la présence de supports à vélos et les liens avec les autres réseaux de transports collectifs guideront également la conception.

Voitures, locomotives et rail : Un contrat a été octroyé à Bombardier en décembre 2007 pour la fabrication de voitures passagers à deux niveaux. Deux autres éléments clefs du projet sont sur la bonne voie : l'attribution d'un contrat pour la fabrication de locomotives bi-mode et une entente avec le Canadien National.

Communication : Le public est tenu régulièrement informé par le biais de différents canaux de communication : relations de presse, micro-site web, service de renseignements téléphoniques, rencontres de citoyens, etc.

Mise en service : Lors de sa mise en service, actuellement prévue pour 2010, le Train de l'Est pourra accueillir 5 500 passagers par période de pointe, dont près de 30 % qui utilisent actuellement uniquement leur automobile. Le temps de parcours entre Mascouche et la Gare Centrale sera d'environ 62 minutes. Il ne faudra que 39 minutes aux résidents de Pointe-aux-Trembles pour gagner le centre-ville, ce qui fera du Train de l'Est un mode de transport très compétitif.

En option : Nous souhaitons multiplier les retombées positives du Train de l'Est, en particulier dans l'aménagement du territoire. Des 11 nouvelles gares prévues, 8 comportent des projets de développement de type *Transit Oriented Development (TOD)*. Soutenue par les municipalités, cette approche vise, par une mixité de fonctions – résidentiel à haute densité, commercial et services – à réduire l'utilisation de la voiture.

2007 EN BREF

Nous avons précisé le tracé et ses variantes pour le tronçon entre Charlemagne, Repentigny et Mascouche. Avec les partenaires municipaux et gouvernementaux, nous avons aussi ciblé des emplacements de gares et travaillé à atténuer les impacts sur les milieux urbanisés et naturels. Des études d'achalandage et de marché ont été réalisées. Un contrat de fabrication pour les voitures passagers a été octroyé à la firme Bombardier.

Les clients, au cœur de nos actions

Des services toujours renforcés – *Pour répondre aux demandes de notre clientèle, qui a augmenté de 2,0 % en 2007, services de trains et d'express confondus, nous avons pour ligne directrice l'amélioration continue des services offerts. En réponse à la Politique québécoise du transport collectif rendue publique en juin 2006, nous avons d'ailleurs déposé auprès du gouvernement un plan d'amélioration des services, qui propose une gamme d'interventions réparties sur tout le territoire métropolitain. S'il est accepté, ce plan permettrait d'augmenter considérablement les services que nous mettons à la disposition des 3,6 millions de citoyens de la région métropolitaine de Montréal.*

DES INFORMATIONS RAPIDES EN TOUT TEMPS

Le service téléphonique automatisé AlloTRAM, en fonction 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, permet à notre clientèle d'obtenir des informations sur l'horaire des trains de banlieue et des express métropolitains ainsi que de plusieurs lignes d'autobus en provenance des différents CIT de la région. Notre site Internet a enregistré plus de 2 005 000 visites en 2007. Le client peut naviguer pour accéder à des informations sur les services offerts en transport en commun, les nouvelles et communications, l'évolution des grands projets comme le Train de l'Est, et les publications institutionnelles (Budget, Programme triennal d'immobilisations, Rapport annuel, etc.). Les clients peuvent aussi s'inscrire au service d'info-courriels. À ce jour, plus de 15 600 abonnés de ce service profitent de l'envoi automatisé des avis à la clientèle et des communiqués de presse. Par ailleurs, grâce à notre collaboration avec *Google Transit*, nos services de trains de banlieue ainsi que les services d'autobus des CIT et de la STL seront bientôt référencés sur Internet, par le biais du site www.google.com/transit et nous travaillons avec eux pour compléter le réseau de métro de la STM et le réseau d'autobus du RTL. Très facile de consultation, *Google Transit* offre une interface conviviale qui permet de trouver le moyen le plus efficace pour aller d'un point à un autre, en indiquant où et quand prendre le bus ou le train, et la distance à marcher.

Réseau de trains de banlieue

Achalandage

La situation est connue : la plupart des trains sont pleins en heure de pointe. C'est pourquoi le gouvernement a débloqué en 2007 des fonds pour remplacer nos voitures à un étage par des voitures à deux étages. Nous sommes convaincus que, une fois réalisé l'accroissement de capacité de 70 % à l'arrivée de la nouvelle flotte, la clientèle sera au rendez-vous.

Services

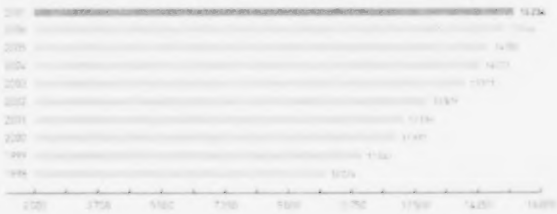
Les messages de nos clients sont clairs : avoir accès à plus de départs. Cette flexibilité porte un grand potentiel d'accroissement de l'achalandage. Le nombre de départs est resté stable en 2007. Cependant, le feu vert du gouvernement pour le renouvellement de la flotte de voitures ouvre des perspectives vraiment intéressantes en terme de croissance des services.

Équipements

Gares : Trois gares ont été ajoutées en 2007 sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme, soit la gare Chabanel, la gare terminale Saint-Jérôme et la gare intermodale Concorde, qui offre une correspondance avec la ligne orange du métro à Laval. Située à moins de 1,5 km, la gare Saint-Martin a été en conséquence fermée.

Stationnements : Nos stationnements sont pleins et nos clients demandent davantage de places. Rappelons que les stationnements sont un maillon très important de la chaîne de déplacement.

ACHALANDAGE DES 5 LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE (en milliers)



L'accroissement des services de trains de banlieue est incontournable.

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
Ligne Montréal /	2006	2007	2006	2007	2006/07
Deux-Montagnes	31 600	31 200	7 809 700	7 757 000	-0,7
Dorion–Rigaud	13 800	14 700	3 166 000	3 267 900	3,2
Blainville–Saint-Jérôme	9 900	9 300	2 134 100	2 114 900	-0,9
Mont-Saint-Hilaire	6 000	6 600	1 398 800	1 503 600	7,5
Delson–Candiac	2 500	2 700	537 600	591 100	10,0
TOTAL	63 800	64 500	15 046 200	15 234 500	1,3

SERVICES	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ (%)	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
	26	26	23	23	99,6	98,6
	12	12	13	13	97,1	95,0
	11	10	11	10	96,2	95,3
	4	4	4	4	96,8	95,1
	4	4	4	4	97,3	95,4
	47	46	55	56	97,4	96,7

ÉQUIPEMENTS	TRAJET (km)		GARES		STATIONNEMENTS	
Ligne Montréal /	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8
Dorion–Rigaud	64,2	64,2	19	19	15	15
Blainville–Saint-Jérôme	47,3	42,8	8 (+3) [1]	10 (+3)	6	6
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1) [2]	6 (+1) [2]	6	6
Delson–Candiac	25,6	25,6	5 (+3) [1]	5 (+3)	4	4
TOTAL	201,9	217,4	50	52	39	39

ÉQUIPEMENTS	PLACES (voiture)		OCCUPATIONS (%)	
Ligne Montréal /	2006	2007	2006	2007
Deux-Montagnes	5496	5496	93	91
Dorion–Rigaud	3082	3136	68	69
Blainville–Saint-Jérôme	2793	3171	78	68
Mont-Saint-Hilaire	2368	2368	68	73
Delson–Candiac	766	831	50	59
TOTAL	14 505	15 002	78	77

1 Trois gares communes avec la ligne Dorion–Rigaud. 2 Une gare commune avec la ligne Deux-Montagnes.

FINANCES	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		REVENUS NETS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
Ligne Montréal /	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Deux-Montagnes	30 562 000	30 848 000	18 227 000	18 669 000	59,64	60,52
Dorion–Rigaud	23 696 000	23 264 000	8 077 000	8 538 000	34,09	37,21
Blainville–Saint-Jérôme	12 467 000	15 473 000	8 476 000	7 980 000	67,99	51,57
Mont-Saint-Hilaire	12 446 000	13 053 000	4 651 000	5 153 000	37,37	38,57
Delson–Candiac	5 004 000	4 798 000	1 697 000	1 959 000	33,91	40,83
TOTAL	84 175 000	87 436 000	41 128 000	42 299 000	48,86	48,38

FINANCES	COÛTS D'EXPLOITATION (pass.-km)	
Ligne Montréal /	2006	2007
Deux-Montagnes	0,21	0,21
Dorion–Rigaud	0,33	0,31
Blainville–Saint-Jérôme	0,24	0,30
Mont-Saint-Hilaire	0,41	0,40
Delson–Candiac	0,54	0,44
TOTAL	0,25	0,34

DES CLIENTS MIEUX GUIDÉS SUR NOS SITES

La révision de l'affichage dans nos équipements s'est poursuivie afin que tous nos clients s'orientent plus facilement, en particulier les personnes vivant avec des limitations. La nouvelle signalisation directionnelle, développée d'abord pour le terminus Longueuil, a été implantée en 2007 dans les terminus Brossard, De Montarville, Cartier, Montmorency, Henri-Bourassa-Nord, Le Carrefour, Radisson et Sainte-Thérèse. En 2009, ce nouvel affichage devrait être implanté dans l'ensemble des terminus. De plus, dans un objectif d'améliorer la qualité des informations diffusées à sa clientèle, nous avons implanté un tout nouveau système d'information en temps réel des départs des autobus aux quais des terminus Cartier et Montmorency, un système qui sera déployé en 2008 dans les terminus Centre-Ville et Longueuil.

Réseau de transport métropolitain par autobus

Achalandage

À lui seul, l'Express Chevrier a connu une hausse d'achalandage de 20,6 % en 2007. Quant à l'Express Le Carrefour, l'achalandage a baissé de 18,8 % en raison de l'ouverture des stations de métro à Laval. Nous y avons mis fin en décembre 2007. Les autobus métropolitains étant cependant une solution fiable pour réduire les embouteillages, plusieurs nouvelles lignes sont actuellement à l'étude.

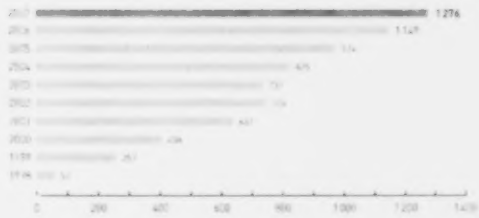
Équipements

Voies réservées : En 2007, nous avons mis en service avec la Ville de Laval et la STL trois tronçons de voie réservée en rive sur le boulevard Concorde dans le cadre de l'ouverture du métro, ce qui améliore l'accès en transport collectif vers les nouvelles stations de métro Montmorency et Concorde. De plus, nous avons déployé de nouvelles mesures préférentielles à l'intersection des rues Notre-Dame et Cathédrale, tout comme à la bretelle d'accès de l'A25 à partir de la rue Sherbrooke, pour faciliter les mouvements d'autobus en provenance de Montréal vers la Rive-sud respectivement dans l'axe de l'A10 et dans l'axe de l'A20. De plus, nous avons financé le projet de prolongement de l'A25 à Laval en direction nord vers Terrebonne, travaux réalisés par le MTQ dans le cadre de son actuel chantier dans ce secteur.

Terminus : En 2007, nous avons inauguré trois nouveaux terminus : Montmorency, Cartier et De Montarville, ce qui a contribué à augmenter l'achalandage de plus de 3 millions.

Stationnements : En 2007, nous avons ouvert trois nouveaux stationnements, soit Montmorency, Cartier et De Montarville. De plus, outre l'agrandissement de certains lieux actuellement en service, nous avons étendu notre offre de places réservées dans les stationnements incitatifs pour les usagers qui pratiquent le covoiturage. En décembre 2007, 876 clients (+ 36 % par rapport à 2006) étaient inscrits à ce programme de covoiturage et 170 équipages (+ 50 % par rapport à 2006) étaient formés et fonctionnels, dans les 19 stationnements incitatifs où le programme est dorénavant implanté.

ACHALANDAGE DES EXPRESS MÉTROPOLITAINS (en milliers)



ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		VARIATIONS (%)
	2006	2007	2006	2007	2006/07
Express Chevrier	4 200	4 900	869 700	1 049 100	20,6
Express Le Carrefour	1 200	1 000	279 600	226 900	-18,8
Express	**5 400**	**5 900**	**1 149 200**	**1 276 000**	**11,0**
Voies réservées	114 153	103 196	26 278 500	24 665 000	-6,1
Terminus	248 416	255 722	66 614 700	69 732 400	4,7
Stationnements	8 000	10 300	1 859 900	2 221 300	19,5

ÉQUIPEMENTS	NOMBRES		KM		QUAIS		PLACES		OCCUPATIONS (%)	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Voies réservées	-	-	83,4	85,2	-	-	-	-	-	-
Terminus	13	15	-	-	201	215	-	-	-	-
Stationnements	19	22	-	-	-	-	10 628	13 004	70	75

FINANCES	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		REVENUS NETS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)		COÛTS D'EXPLOITATION (pass.-km)	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Express Chevrier	2 169 000	2 605 000	1 399 000	2 027 000	64,50	77,81	0,17	0,17
Express Le Carrefour	844 000	844 000	282 000	268 000	33,41	31,75	0,45	0,56
Express	**3 013 000**	**3 449 000**	**1 681 000**	**2 295 000**	**55,78**	**65,54**	**0,31**	**0,21**

COÛTS UNITAIRES ($)	/ PASSAGER		/ VOITURE		/ PLACES-ANNÉE		/ KM		/ QUAIS		COÛTS ANNUELS	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Voies réservées	0,09	0,09	-	-	-	-	27 422	26 213	-	-	2 287 000	2 194 000
Terminus	0,12	0,14	-	-	-	-	-	-	41 378	44 879	8 317 000	9 649 000
Stationnements	-	-	0,64	0,74	114,27	135,92	-	-	-	-	1 196 000	1 653 000

TRANSPORT ADAPTÉ

En 1998, nous avons mis en place un premier projet d'intégration des services de transport adapté sur le territoire des trois sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal. Cette intégration a permis aux usagers d'utiliser un service de transport adapté autre que celui offert sur leur territoire de résidence et, par conséquent, de se déplacer sur une portion importante de notre territoire. Depuis 2003, en collaboration avec nos partenaires, nous avons élargi l'intégration des services de transport adapté au territoire des couronnes nord et sud de Montréal. En 2007, plus de 39 600 déplacements métropolitains ont été effectués grâce au projet d'intégration, soit une hausse de 5 % par rapport à 2006. Les trois sociétés de transport (RTL, STL et STM) ont enregistré 35 660 déplacements tandis que la MRC Les Moulins, la MRC de Lajemmerais, la MRC de L'Assomption, la Ville de Vaudreuil-Dorion, la Ville de Candiac et la Ville de Chambly ont enregistré 4 000 déplacements. À la lumière de l'importante croissance de la demande observée depuis dix ans, nous avons entamé, en collaboration avec nos partenaires, la révision des modalités de ce programme pour en assurer la pérennité.

GRAND PRIX, ADWHEEL AWARDS, AMERICAN PUBLIC TRANSPORTATION ASSOCIATION (APTA)
MÉDIAS IMPRIMÉS
Pour l'image graphique et l'ensemble des outils de promotion de la campagne sur l'abonnement annuel aux transports collectifs.

La carte TRAM

Des titres de transport intégrés – Le système tarifaire métropolitain régit la tarification interréseaux des services de transport collectif de la région de Montréal par autobus, train et métro et qui sont opérés par 14 organismes. Il est basé sur une tarification qui augmente avec la distance selon huit zones concentriques autour du centre-ville de Montréal. Les zones 1 et 2 sont situées à Montréal. La zone 3 couvre une partie de Montréal, en plus de Laval et de Longueuil. Les zones 4 à 8 couvrent le territoire des couronnes nord et sud.

Des ventes de TRAM en constance progression

En 2007, 1 005 561 cartes mensuelles TRAM ont été vendues, générant des recettes de 99,8 M$. Ces revenus sont partagés avec les organismes de transport, en proportion de l'utilisation qui est faite de chaque réseau par les acheteurs de ces cartes.

L'ouverture du métro à Laval a eu un impact direct sur les ventes de la carte TRAM 3, en hausse de 18 000 titres en seulement huit mois.

Par ailleurs, les services d'abonnement à la TRAM (TRAM postale, TRAM annuelle et Accès annuel allégo aux transports collectifs) contribuent grandement à la fidélisation des clients.

OPUS, la carte à puce indispensable

La carte OPUS, lancée en avril 2008, sera progressivement déployée jusqu'en 2009. Sa mise en service permettra d'accroître les bénéfices de la carte TRAM, tout en améliorant la distribution des titres de transport. Permanente, elle sera rechargeable aux loges de métro, aux distributrices automatiques, aux points de ventes habituels et aux billetteries métropolitaines, et payable avec les cartes de débit ou de crédit ou en argent comptant. Pratique, il suffira de la présenter près du lecteur situé à proximité de la boîte de perception d'un autobus, d'un tourniquet du métro ou d'un valideur d'une gare de trains de banlieue.

Des conditions tarifaires harmonisées

Sous l'impulsion donnée par la modernisation des équipements de vente et de perception des recettes à l'échelle de la région métropolitaine, nous coordonnons d'importants efforts pour l'harmonisation des conditions tarifaires en vigueur dans la région, notamment l'harmonisation des zones tarifaires locales et métropolitaines ainsi que l'uniformisation et la simplification de certaines structures tarifaires.

En bref

3 modes de transport (métro, train, autobus)

8 zones tarifaires

14 organismes de transport

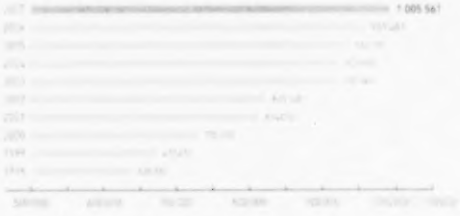
94 municipalités, dont 8 hors territoire

11 billetteries métropolitaines

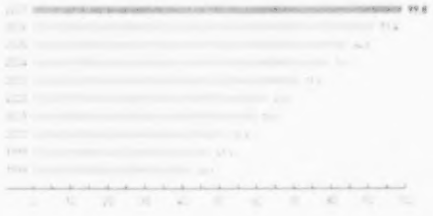
400 points de vente sur l'ensemble du territoire

La carte mensuelle TRAM, qui permet de circuler sur tous les réseaux, offre aussi aux clients des rabais avantageux de 15 % à 25 % par rapport à l'achat de plusieurs titres.

TRAM VENDUES



RECETTES MÉTROPOLITAINES - TRAM (en millions de $)



L'AMT, UNE AUTORITÉ MÉTROPOLITAINE

Nous avons développé une expertise internationale dans le partage des recettes de la vente des titres de transport métropolitains avec les autorités organisatrices de transport. Nous contribuons ainsi activement au façonnement de nouvelles règles d'organisation et de financement du transport métropolitain. Nous participons aussi à une meilleure compréhension des grands enjeux que ces questions soulèvent au sein de la communauté métropolitaine.

Sensibiliser, prévenir et agir, pour une sécurité accrue

***Un mot d'ordre clair** – Les clients doivent se sentir en sécurité lorsqu'ils voyagent dans nos trains, nos autobus et sur l'ensemble de notre réseau.*

Engagement no 1 :
Assurer la sécurité de nos usagers, de nos employés, de nos équipements et de nos opérations

Engagement no 2 :
Appliquer les règlements concernant les normes de comportement et l'usage des titres de transport sur l'ensemble du réseau

Créée à l'automne 2006, la vice-présidence Sûreté et sécurité nous a permis de nous doter d'une orientation en matière de sûreté et de sécurité et de développer un nouveau volet de sûreté dès le début 2007. Durant cette année, nous avons amorcé d'importants changements de culture organisationnelle, en adoptant une structure mieux adaptée et une approche différente en fonction des nouvelles réalités qui touchent la sûreté.

Nous assurons une présence sur l'ensemble des 87 sites ainsi qu'à bord des trains. Les inspecteurs et agents de sécurité sont présents auprès des clients et ils se doivent d'être alertes, vigilants et courtois. En effet, nos installations (gares, stationnements, terminus) font l'objet d'interventions quotidiennes en matière de sécurité des personnes et des biens. Par la présence de patrouilleurs, d'inspecteurs et d'agents de sécurité, jumelée à des ressources matérielles et technologiques de télésurveillance, nous assurons la sécurité de nos clients 24 h sur 24, 7 jours sur 7.

Ce travail est coordonné par le biais d'un Centre d'opération et de surveillance où sont centralisées les procédures de communications des urgences.

En 2008, nous prévoyons élaborer des politiques, normes et procédures en matière d'opération et d'intervention. Nous comptons aussi améliorer les réseaux de communication, les plans de patrouille et les contrôles d'accès, optimiser les ressources humaines et matérielles et poursuivre la formation du personnel. Une subvention du gouvernement fédéral de 5,3 M$, octroyée dans le cadre du programme Sûreté-Transit, y sera consacrée.

PUBLICITÉ
PARUE DANS LES HEBDOMADAIRES LA RELÈVE ET LA SEIGNEURIE
Dans le cadre de l'ouverture du Terminus De Montarville

Une équipe dédiée

à l'essor des transports collectifs

Notre conseil d'administration

Au cours des 9 séances tenues en 2007, notre conseil d'administration a adopté 248 résolutions, par rapport à 284 en 2006. Notre comité de vérification s'est quant à lui réuni à six reprises, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

Les changements d'administrateurs

Le 21 février 2008, Jean-Jacques Beldie, conseiller municipal de Laval-les-Îles et président du conseil d'administration de la STL a été nommé en remplacement de Claude Gladu, maire de la Ville de Longueuil.

Gouvernance – Notre conseil d'administration est composé de sept personnes : le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socio-économiques ; la CMM désigne quant à elle trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval, et, en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal. Nous comptons également sur l'expertise de toute une équipe dédiée à l'essor des services de transport collectif, dans une perspective de développement durable, levier de croissance économique, sociale et environnementale.

Président-directeur général et président du CA de l'AMT	Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc. Présidente du comité de vérification de l'AMT	Conseiller municipal, Laval-les-Îles Président du CA de la STL Membre du comité de vérification de l'AMT	Mairesse, Ville de Repentigny Membre du comité de vérification de l'AMT
Joël Gauthier	**Martine Corriveau-Gougeon**	**Jean-Jacques Beldié**	**Chantal Deschamps**
Administrateur de sociétés	Membre du Comité exécutif, Ville de Montréal Responsable du transport collectif et maire d'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie	Président du CA, Chemins de fer du Québec inc. Président du CA, Aéroports de Montréal Président Faubourg Boisbriand	Secrétaire général et vice-président Affaires corporatives, juridiques et immobilières de l'AMT
Raymond Lafontaine	**André Lavallée**	**Pierre Martin**	**Michel Fortier**

Notre direction générale

Ministre des Transports
du Québec
Julie Boulet

Conseil d'administration

Président-directeur
général
Joël Gauthier

Directeur, Vérification interne
Pierre A. Gauthier

Secrétaire général et vice-président
Affaires corporatives,
juridiques et immobilières
Michel Fortier

Vice-président Administration et finances et trésorier	Vice-président Planification et innovations	Vice-présidente Trains de banlieue	Vice-présidente Équipements métropolitains (par intérim)	Vice-président Projets (par intérim)	Vice-présidente Communication et marketing	Vice-président Sûreté et sécurité
Louis Champagne	**Robert Olivier**	**Nancy Fréchette**	**Nancy Fréchette**	**Jean Hardy**	**Marie Gendron**	**Daniel Randall**

Nos ressources humaines

Afin de soutenir notre croissance et notre développement, les ressources humaines se sont alignées aux enjeux stratégiques. De par sa progression, l'année 2007 a connu un grand nombre de recrutements et de projets de mobilisation. Notre équipe est maintenant composée de plus de 180 employés.

Plusieurs actions ont été mises en place afin de soutenir nos employés et leur offrir un milieu de travail stimulant, distinctif et concurrentiel. Entre autres, nous avons procédé à une révision de la rémunération globale, en plus d'implanter un régime de retraite simplifié et un régime d'intéressement à court terme pour les cadres. Aussi, le processus d'évaluation de rendement a été entièrement révisé afin de faciliter le cheminement de carrière et l'accomplissement personnel.

Notre succès et notre croissance reposent sur la qualité de nos ressources humaines.

Changements de gestionnaires : Certains de nos vice-présidents ont quitté leurs fonctions en 2007 et au premier trimestre 2008 : Raynald Bélanger, vice-président Trains de banlieue, Claude Carette, vice-président Équipements métropolitains, Céline Desmarteau, vice-présidente Administration et finances et trésorière, et Daniel Toutant, vice-président Projets. Nous tenons à les remercier chaleureusement pour leur professionnalisme et leur dévouement à la cause de l'AMT et des transports collectifs.

REMISES GOUVERNEMENTALES

***Un engagement financier** – La distribution des remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) permet de soutenir financièrement les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue.*

Remises gouvernementales

En 2007, les remises gouvernementales totalisent 101,2 M$ (+ 0,6 % par rapport à 2006). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre) sont de 51,0 M$ (- 0,5 %) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation (30,0 $), nets des frais de gestion de 1,0 M$ payables à la SAAQ, s'élèvent à 50,2 M$ (+ 1,6 %).

DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

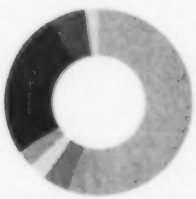
(en milliers de $)	2006	2007	VARIATION 2007/2006	BUDGET 2008
Remises gouvernementales nettes				
Droit sur l'immatriculation	50 383	51 225	+1,7 %	52 049
Taxe sur l'essence	51 254	50 996	-0,5 %	51 162
Frais de gestion SAAQ	(1 008)	(1 025)	+1,7 %	(1 041)
SOUS-TOTAL	100 629	101 196	+0,6 %	102 170
Subventions aux organismes de transport				
Aide métropolitaine métro	44 038	44 260	+0,5 %	43 933
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12 989	12 619	-2,8 %	12 697
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 924	6 231	+4,9 %	8 399
Aide à l'intégration tarifaire	2 519	2 975	+18,1 %	4 213
SOUS-TOTAL	65 470	66 085	+0,9 %	69 242
Trains de banlieue	11 523	10 467	-9,1 %	9 256
Équipements métropolitains	10 978	11 701	+6,6 %	11 957
Autobus express métropolitains	900	651	-27,7 %	376
Fonctionnement de l'AMT et autres	5 463	6 635	+21,5 %	1 150
Transport adapté	874	859	-1,7 %	3 000
Soutien au développement	1 998	2 081	+4,2 %	6 189
Provision pour dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	—	6 444	—	—
Réserve pour éventualité	—	—	—	1 000
SOUS-TOTAL	97 206	104 923	+7,9 %	102 170
Résultat net de l'exercice	3 423	(3 727)	—	—
Surplus non affecté au début de l'exercice	1 000	1 000	—	—
Surplus affecté de l'exercice	3 423	—	—	—
Surplus (déficit) non affecté à la fin de l'exercice	1 000	(2 727)	—	—

DÉTAILS DE LA DISTRIBUTION

- Subventions aux organismes de transport : 66,1 M$
  - réseau de métro (0,20 $/passager) : 44,3 M$
  - RTMA (0,50 $/passager) : 12,6 M$
  - tarifs réduit et intermédiaire : 6,2 M$
  - intégration tarifaire : 3,0 M$
- Déficit d'exploitation du réseau de trains de banlieue : 10,5 M$
- Déficit d'exploitation des équipements métropolitains : 11,7 M$
- Déficit d'exploitation des autobus express métropolitains : 0,7 M$
- Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres : 6,7 M$
- Transport adapté : 0,9 M$
- Soutien au développement : 2,1 M$
- Provision pour la dévaluation des papiers commerciaux (PCAA) : 6,4 M$

DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

STM	52,0 %
RTL	4,4 %
CIT/CRT/Municipalité	3,5 %
STL	2,9 %
AMT Réseau de transport métropolitain par autobus	11,8 %
AMT Trains de banlieue	10,0 %
AMT Fonctionnement	7,1 %
AMT Aide au développement	2,2 %



RÉSEAU DE MÉTRO

Le maintien du patrimoine – Avec 221,7 millions de déplacements annuels, soit près de 50 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal, le métro, exploité par la STM, est un important catalyseur des transports collectifs en milieu urbain. La rénovation du réseau construit il y a plus de 40 ans et sa consolidation constituent des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif efficaces tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île.

Maintien du patrimoine

Rénovation des équipements fixes (Réno-Systèmes – Phase I)

Près de la moitié du réseau de métro de Montréal est en service depuis 40 ans, alors que l'autre partie du réseau, constituée par les prolongements, l'est depuis des périodes variant entre 14 et 26 ans. Certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Grâce au programme Réno-Systèmes, ces équipements fixes directement reliés à l'exploitation et situés principalement sur le réseau initial, sont progressivement remplacés ou remis à neuf. L'AMT contribue au programme Réno-Systèmes – Phase I gérée par la STM.

Dans ce projet de 311,0 M$, l'engagement financier de l'AMT représente 38,9 M$ (soit 12,5 %), le gouvernement du Québec assumant 130,2 M$ (soit 41,7 %), le gouvernement fédéral, 103,1 M$ (soit 33,3 %), et la STM, 38,9 M$ (soit 12,5 %). La première phase de ce programme vient à échéance à la fin 2007.

Financement régional du métro

En 2006, les municipalités de la région métropolitaine ont mis sur pied un Comité aviseur des élus afin d'élaborer les principes de nouvelles règles de financement pour les services métropolitains de transport en commun.

Cet exercice a permis de souligner l'expertise et la crédibilité acquises par l'AMT auprès des municipalités de la région métropolitaine pour l'évaluation et les mécanismes de répartition métropolitaine des revenus et des coûts des services de transport collectif métropolitains.

En 2007, l'AMT a œuvré à l'ajustement de sa Loi constitutive pour donner corps à cette responsabilité, en a précisé les modalités d'application et les incidences financières spécifiques à chaque municipalité.

FONDS D'EXPLOITATION

Neuf sources pour financer notre fonds d'exploitation *– Afin de remplir efficacement notre mission, nous disposons de neuf sources de financement, à savoir les remises gouvernementales (102,2 M$), les recettes métropolitaines (71,7 M$), les recettes provenant des usagers des trains (42,3 M$), les recettes provenant des usagers des express métropolitains (2,3 M$), les contributions municipales (33,4 M$), les subventions du gouvernement du Québec au service de la dette (2,3 M$), les subventions du gouvernement du Québec en lien avec la Politique de développement durable (1,4 M$), les ressources en provenance des organismes de transport (1,8 M$), et des revenus connexes (2,3 M$), comme les revenus d'intérêt. Selon les résultats de 2007, les revenus globaux sont de 259,7 M$ et se comparent à 255,3 M$ pour le budget approuvé de 2007, et les dépenses sont de 263,4 M$.*

Les revenus

Remises gouvernementales

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, qui totalisent 102,2 M$, sont équivalents à ce qui était prévu au budget de 2007, et en hausse de 0,6 M$ comparativement à 2006, soit un accroissement de 0,6 %.

Recettes métropolitaines

Pour 2007, les recettes métropolitaines provenant de la vente des cartes TRAM totalisent 99,8 M$, soit une hausse de 8,4 M$ ou 9,2 % par rapport à 2006. De ce montant, 27,5 M$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 71,7 M$, en hausse de 8,0 M$ ou 12,5 % par rapport à 2006.

Recettes associées aux trains de banlieue

Recettes provenant des usagers : grâce notamment à l'accroissement global de l'achalandage, les recettes des usagers des trains de banlieue passent de 41,1 M$ en 2006 à 42,3 M$ en 2007, en hausse de 1,2 M$ par rapport à 2006 et de 0,8 M$ par rapport au budget de 2007.

Contributions municipales : les contributions municipales au financement des trains de banlieue passent de 31,5 M$ en 2006 à 33,4 M$ en 2007, soit une hausse de 6,0 %.

Recettes associées aux autobus express métropolitains

Les recettes des usagers des autobus express métropolitains passent de 1,7 M$ en 2006 à 2,3 M$ en 2007, en hausse de 35,3 %. Les contributions municipales sont de 0,4 M$, équivalentes à 2006.

Ressources en lien avec la Politique de développement durable

Les subventions accordées par le gouvernement du Québec en lien avec sa Politique de développement durable s'élèvent à 1,4 M$. Elles ont servi à accroître en 2007 les services de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

Répartition du coût des équipements métropolitains

La facturation du coût des équipements métropolitains, établie à 15 % des coûts réels, totalise 1,8 M$, montant équivalent au budget de 2007. Les coûts associés aux équipements métropolitains facturés comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation reliés aux voies réservées, aux terminus et aux billetteries aménagées dans les terminus.

RECETTES PROVENANT DES USAGERS

LIGNES MONTRÉAL/	2006	2007	2007/2006[1]
Deux-Montagnes	18,2 M$	18,7 M$	+2,7 %
Dorion-Rigaud	8,1 M$	8,6 M$	+7,4 %
Blainville-Saint-Jérôme	8,5 M$	8,0 M$	-5,9 %
Mont-Saint-Hilaire	4,6 M$	5,1 M$	+8,7 %
Delson-Candiac	1,7 M$	2,0 M$	+17,6 %
TOTAL	**41,1 M$**	**42,3 M$**	**+3,2 %**
AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS			
Express Chevrier	1,4 M$	2,0 M$	+42,9 %
Express Le Carrefour	0,3 M$	0,3 M$	–
TOTAL	**1,7 M$**	**2,3 M$**	**+35,3 %**

[1] Méthode de partage des recettes : en 2007, les données des enquêtes de 2002 et 2005 sont utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

Les dépenses

Les dépenses avant la provision pour dévaluation des papiers commerciaux sont de 257,0 M$. Après cette provision, elles s'élèvent à 263,4 M$, créant un déficit de 3,7 M$ qui sera absorbé dans les années subséquentes, sans affecter les aides aux organismes de transport.

Subventions aux organismes de transport

Les subventions aux organismes de transport de la région sous forme de deux catégories totalisent 66,1 M$ en 2007, soit l'aide pour compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain pour le réseau de métro ou pour le réseau d'autobus (56,9 M$) et l'aide en regard du système tarifaire métropolitain (9,2 M$).

Trains de banlieue

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à 87,4 M$, soit 3,3 M$ (+ 3,8 %) de plus qu'en 2006. La hausse des coûts tient compte des hausses contractuelles du CN et du CFCP et du prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme.

Équipements métropolitains

Les coûts de gestion et d'exploitation métropolitains sont de 13,5 M$ en 2007, en baisse de 0,6 M$ par rapport au budget 2007 et en hausse de 1,7 M$ par rapport à 2006, ce qui s'explique principalement par l'ouverture des terminus Cartier et Montmorency.

Partage des recettes métropolitaines nettes des cartes TRAM

Les recettes métropolitaines des titres de transport métropolitain s'élèvent à 71,7 M$, en hausse de 8,0 M$, soit 12,5 % par rapport à 2006. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (33,5 M$), RTL (15,9 M$), STL (9,3 M$), CIT/CRT/municipalité (13,0 M$).

Provision pour dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)

À la suite de la crise financière survenue en août 2007, tous les placements de l'AMT sous forme de papiers commerciaux (PCAA) ont été temporairement gelés. Compte tenu des informations disponibles au 31 décembre 2007, l'AMT a enregistré une provision de 6,4 M$ pour dévaluation sur ces placements.

FONDS D'EXPLOITATION

en millions de $	BUDGET 2007	RÉEL 2007	ÉCART BUDGET/RÉEL	RÉEL 2006	ÉCART 2007/2006
REVENUS					
Remises gouvernementales (essence, immatriculation)	102,32	102,23	(0,09)	101,64	0,59
Sources associées aux trains de banlieue					
Recettes usagers	41,53	42,30	0,77	41,13	1,17
Contributions municipales	33,77	33,38	(0,39)	31,52	1,86
Recettes métropolitaines	68,49	71,70	3,21	63,74	7,96
Subvention gouvernementale dette					
Trains de banlieue	2,07	2,07	—	5,64	(3,57)
Équipements métropolitains	0,26	0,26	—	0,51	(0,25)
Subvention gouvernementale Politique de développement durable	—	1,41	1,41	—	1,41
Autobus express métropolitains	2,51	2,66	0,15	2,11	0,55
Répartition du coût des infrastructures	1,90	1,80	(0,10)	0,95	0,85
Autres	2,45	1,91	(0,54)	2,52	(0,61)
SOUS-TOTAL	255,30	259,72	4,42	249,76	9,96
DÉPENSES					
Subventions aux organismes de transport					
Métro, autobus et dépenses afférentes	57,42	56,88	(0,54)	57,03	(0,15)
Aides aux tarifs réduit et intermédiaire	6,08	6,23	0,15	5,92	0,31
Aides à l'intégration tarifaire	2,98	2,98	—	2,52	0,46
Trains de banlieue	87,26	87,44	0,18	84,18	3,26
Partage des recettes métropolitaines	68,49	71,70	3,21	63,74	7,96
Équipements métropolitains	14,12	13,50	(0,62)	11,80	1,70
Service de la dette					
Trains de banlieue	2,07	2,07	—	5,64	(3,57)
Équipements métropolitains	0,26	0,26	—	0,62	(0,36)
Autobus express métropolitains	3,48	3,45	(0,03)	3,01	0,44
Frais de fonctionnement	6,40	7,41	1,01	6,22	1,19
Soutien au développement	3,00	2,08	(0,92)	—	2,08
Transport adapté	1,43	1,31	(0,12)	2,00	(0,69)
Autres	2,31	1,70	(0,61)	1,32	0,38
Provision pour dévaluation des papiers commerciaux (PCAA)	—	6,44	6,44	—	6,44
SOUS-TOTAL	255,30	263,45	8,15	244,00	19,45
Résultat net de l'exercice	—	(3,73)	(3,73)	5,76	(9,49)
Surplus non affecté au début de l'exercice	1,00	1,00	—	1,00	—
Affectation au surplus affecté	—	—	—	3,42	(3,42)
Surplus (déficit) non affecté à la fin de l'exercice	1,00	(2,73)	(3,73)	3,34	(6,07)

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Les deux sources de financement dédiées au développement des infrastructures *– Pour maintenir et développer les infrastructures de transport collectif, nous disposons de deux sources complémentaires de financement, à savoir les subventions du gouvernement du Québec, qui financent la majorité des projets d'immobilisations à hauteur de 75 %, et les contributions municipales, à raison de 0,01 $ par 100 $ de la richesse foncière uniformisée.*

Fonds d'immobilisations métropolitain

Les 83 municipalités qui composent notre territoire ont versé en 2007 des contributions financières de 24,4 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 20 % par rapport à 2006. Cette hausse des contributions, qui servent à financer le coût des projets d'immobilisations non subventionnés par le MTQ, découle des réévaluations des valeurs foncières des dernières années.

Par ailleurs, en 2007, la ministre des Transports du Québec a autorisé des subventions d'un montant de 94,1 M$ pour des investissements en immobilisations et autres projets métropolitains totalisant 130,0 M$, incluant les coûts du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Ces investissements sont en baisse de 75,2 M$, soit une baisse de 36,6 % par rapport à 2006. Cette diminution s'explique principalement par la fin des travaux de construction du prolongement du métro vers Laval.

Un engagement financier pour des services améliorés

Chaque année, nous publions notre Programme triennal d'immobilisations (PTI), document qui présente de manière exhaustive nos projets de transports collectifs en cours ou projetés. Le PTI 2008-2009-2010 présente des investissements totaux de 1 023,7 M$, soit 329,5 M$ pour les projets autorisés et 694,2 M$ de projets à l'étude. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2010, totalisant des investissements projetés de 1 467,1 M$. Pour la seule année 2007, nous avons investi 130,0 M$ dans l'étude et la réalisation des projets de transport durable.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres du conseil d'administration
de l'Agence métropolitaine de transport

Nous avons vérifié le bilan du Fonds d'exploitation, le bilan du Fonds d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 2007 ainsi que l'état des activités d'exploitation et du surplus du Fonds d'exploitation, l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations et l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'AMT. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondage des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaison et n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Nous n'exprimons donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Ernst & Young s.e.n.c.

Comptables agréés
Montréal, Québec, le 18 mars 2008 (à l'exception de la note 16 qui est en date du 18 avril 2008)

FONDS D'EXPLOITATION

FONDS D'EXPLOITATION - ÉTAT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION ET DU SURPLUS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de $)	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
- Taxe sur l'essence	50 905	50 996	51 254
- Droit sur l'immatriculation	51 412	51 225	50 383
Recettes nettes de la vente de TRAM (note 4)	68 494	71 695	63 742
Recettes des trains de banlieue (note 5)	41 537	42 299	41 128
Contributions municipales aux trains de banlieue (note 5)	33 767	33 384	31 524
Contributions du gouvernement			
- Politique de développement durable	–	1 415	–
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun (AOT) :			
- Pour les trains de banlieue	2 066	2 066	5 636
- Pour les équipements métropolitains	260	260	511
Aide gouvernementale au transport adapté	450	450	450
Recettes des autobus express métropolitains	1 797	2 295	1 681
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	717	374	432
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	1 897	1 797	954
Constats d'infraction, revenus d'intérêts et autres	2 000	1 462	2 064
	255 302	259 718	249 759
DÉPENSES			
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM (note 4)	68 494	71 695	63 742
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (note 6)	57 419	56 879	57 027
Trains de banlieue (note 5)	87 257	87 436	84 175
Équipements métropolitains	14 124	13 496	11 800
Service de la dette des AOT :			
- Pour les trains de banlieue	2 066	2 066	5 636
- Pour les équipements métropolitains	263	262	643
Dépenses de fonctionnement	6 400	7 414	6 219
Aide au développement	3 000	2 081	1 998
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (note 7)	6 080	6 231	5 924
Aide à l'intégration tarifaire (note 8)	2 981	2 975	2 519
Transport adapté	1 434	1 309	1 324
Autobus express métropolitains	3 484	3 449	3 013
Frais de gestions SAAQ et autres	2 300	1 708	2 316
Provision pour dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (notes 9 et 16)	–	6 444	–
	255 302	263 445	246 336
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	–	(3 727)	3 423
Surplus non affecté au début de l'exercice	–	1 000	1 000
Affectation au surplus affecté (note 3)	–	–	3 423
SURPLUS (DÉFICIT) NON AFFECTÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	–	(2 727)	1 000

Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'EXPLOITATION

FONDS D'EXPLOITATION - BILAN

Aux 31 décembre (en milliers de $)	2007 $	2006 $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	6555	1065
Papiers commerciaux adossés à des actifs (notes 9 et 16)	33314	37237
Remises gouvernementales à recevoir	22208	22154
Débiteurs	7499	4013
Pièces de rechange des trains de banlieue	3598	3540
	73174	68009
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	72478	63586
SOLDE DU FONDS		
Surplus (déficit) non affecté	(2727)	1000
Surplus affecté	3423	3423
	73174	68009

Engagements et éventualités (note 14)
Événement subséquent (note 16)

Au nom du conseil d'administration

Joël Gauthier
Administrateur

Martine Corriveau Gougeon
Administratrice

FONDS D'IMMOBILISATIONS

FONDS D'IMMOBILISATIONS - ÉTAT DES OPÉRATIONS ET DU FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de $)	2007 $	2006 $
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec	94 138	172 999
Contributions municipales (note 10)	24 414	20 338
Autres subventions	867	14
Autres	2 640	2 491
	122 059	195 842
INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Trains de banlieue		
– Flotte de trains	365	2 714
– Deux-Montagnes	936	3
– Dorion-Rigaud	2 242	429
– Blainville-Saint-Jérôme	247	25 487
– Mont-Saint-Hilaire	19	112
– Delson-Candiac	403	485
Équipements métropolitains		
– Voies réservées	5 361	12 795
– Terminus	72 130	81
– Stationnements incitatifs	3 300	—
Tronçon du métro de Laval	660 040	—
Variation des immobilisations en cours		
– Tronçon du métro de Laval et équipements métropolitains afférents	(693 633)	163 291
– Autres	65 942	(11 523)
	117 352	191 874
CONTRIBUTION POUR AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS		
Contribution au Programme Réno-Systèmes	4 344	8 109
Provision pour dévaluation des papiers commerciaux adossés à des actifs (notes 9 et 16)	1 323	—
Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	32	32
Études de faisabilité – Divers	3 289	2 179
Autres	3 632	3 033
	129 972	205 227
INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE	(7 913)	(9 385)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(73 537)	(64 152)
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	(81 450)	(73 537)

Voir les notes afférentes aux états financiers.

FONDS D'IMMOBILISATIONS

FONDS D'IMMOBILISATIONS - BILAN

	2007 $	2006 $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	3 974	1 845
Papiers commerciaux adossés à des actifs [notes 9 et 16]	3 165	24 106
À recevoir du ministère des Transports du Québec	874 748	825 196
Immobilisations [note 11]	1 239 572	1 153 833
Autres	4 340	2 670
	2 125 799	2 007 650
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	94 496	70 614
Billets à payer [note 13]	873 181	857 190
	967 677	927 354
SOLDE DU FONDS		
Financement permanent à combler	(81 450)	(73 537)
Investissements nets dans les actifs immobilisés	1 239 572	1 153 833
	2 125 799	2 007 650

Engagements et éventualités [note 14]
Événement subséquent [note 16]

FONDS D'IMMOBILISATIONS

ETAT DES INVESTISSEMENTS NETS DANS LES ACTIFS IMMOBILISÉS

Au 31 décembre (en milliers de $)

	2007 $	2006 $
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	1 153 833	991 034
Acquisitions d'immobilisations	117 352	191 874
Amortissement des immobilisations	(31 613)	(29 075)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	1 239 572	1 153 833

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2007 – (Les montants sont en milliers de dollars.)

1) STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996. Conformément à sa Loi constitutive, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro. Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus tout en tenant compte de la Loi régissant l'AMT qui requiert, entre autres, l'utilisation de deux fonds distincts afin de comptabiliser ses opérations, soit :

i) Fonds d'exploitation

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant.

ii) Fonds d'immobilisations

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler le financement permanent, les investissements en immobilisations et les contributions pour autres projets métropolitains. Les sommes non remboursables octroyées à l'AMT dans le but d'effectuer des investissements en immobilisations sont comptabilisées à titre de financement permanent à l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations. Le financement permanent à combler présenté au Fonds d'immobilisations représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations et des contributions pour autres projets métropolitains qui devra être comblé à même les sources de financement permanent des exercices à venir.

Estimations comptables

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Comptabilité d'exercice

Les opérations de l'AMT sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Revenus

Les produits tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements ont lieu ou lorsque les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Les recettes provenant de la vente de titres TRAINS sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenu ou de financement permanent dans le Fonds approprié et dans l'exercice pour lequel elles sont octroyées. Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides sont remplies.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des trains de banlieue sont évaluées au moindre du coût, moins une provision pour désuétude, et de la valeur de remplacement.

31 décembre 2007 – [Les montants sont en milliers de dollars.]

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Immobilisations

Les immobilisations acquises à même le Fonds d'immobilisations sont comptabilisées au coût. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais financiers capitalisés pendant la période de réalisation des travaux. Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode linéaire sur les périodes suivantes :

Trains de banlieue – infrastructures	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant usagé	10 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf – locomotives	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf – voitures	25 ans
Équipements métropolitains – voies réservées	20 ans
Équipements métropolitains – stationnements incitatifs	20 ans
Équipements métropolitains – terminus	20 ans

L'amortissement est enregistré à l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés.

Surplus affecté

Le conseil d'administration peut affecter des surplus, lorsque disponibles, afin de créer certaines réserves. Ces affectations d'origine interne peuvent être augmentées ou diminuées par résolution du conseil d'administration.

3) SURPLUS AFFECTÉ

Pour l'exercice financier 2006, le conseil d'administration a résolu d'affecter un montant de 3 423 $ au surplus afin de créer une réserve visant à se prémunir de certains risques auxquels sont exposés ses biens et ses activités d'exploitation des trains de banlieue et d'établir une réserve pour la mise en place de certaines activités d'exploitation futures visant l'augmentation de l'offre des services découlant de la *Politique québécoise du transport collectif*.

4) RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Les recettes nettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les AOT et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de TRAM, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue et aux autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Société de transport de Montréal	31 748	33 530	27 856
Réseau de transport de Longueuil	15 979	15 844	15 152
Société de transport de Laval	8 955	9 339	9 222
Conseils intermunicipaux de transport	8 264	9 201	8 169
Conseil régional de transport de Lanaudière	2 611	2 864	2 540
Municipalités	937	917	803
	68 494	71 695	63 742

31 décembre 2007 – (Les montants sont en milliers de dollars.)

5) TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue

Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAINS et d'une affectation de la vente de TRAM de 27 524 $ en 2007 (27 061 $ en 2006).

RECETTES DES TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Deux-Montagnes	17 401	18 669	18 227
Dorion-Rigaud	8 867	8 538	8 077
Blainville-Saint-Jérôme	8 138	7 980	8 476
Mont-Saint-Hilaire	4 890	5 153	4 651
Delson-Candiac	2 241	1 959	1 697
	41 537	42 299	41 128

Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit conformément à la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit selon la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la Loi sur la fiscalité municipale, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Deux-Montagnes	12 612	12 339	12 225
Dorion-Rigaud	9 333	9 393	9 565
Blainville-Saint-Jérôme	6 071	6 189	4 142
Mont-Saint-Hilaire	4 382	4 041	3 910
Delson-Candiac	1 369	1 422	1 682
	33 767	33 384	31 524

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

COÛTS D'EXPLOITATION

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Deux-Montagnes	31 530	30 848	30 562
Dorion-Rigaud	23 114	23 264	23 696
Blainville-Saint-Jérôme	15 179	15 473	12 467
Mont-Saint-Hilaire	12 455	13 053	12 446
Delson-Candiac	4 979	4 798	5 004
	87 257	87 436	84 175

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2007 – [Les montants sont en milliers de dollars.]

6| AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide se calcule comme suit :

- 20 ¢ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2007, 44 260 $ [44 038 $ en 2006].
- 50 ¢ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2007, 11 847 $ [12 411 $ en 2006].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 50 ¢ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'un circuit d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue, totalisant en 2007 576 $ [371 $ en 2006].

AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Métro			
- Société de transport de Montréal	44 260	44 260	44 038
Autobus			
- Société de transport de Montréal	5 538	5 512	5 617
- Réseau de transport de Longueuil	3 182	3 164	3 064
- Société de transport de Laval	1 572	1 149	1 817
- Conseils intermunicipaux de transport	1 419	1 431	1 371
- Conseil régional de transport de Lanaudière	424	457	412
- Municipalités	135	134	130
	12 270	11 847	12 411
Aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains			
- Société de transport de Montréal	258	283	187
- Réseau de transport de Longueuil	33	29	20
- Société de transport de Laval	54	56	43
- Conseils intermunicipaux de transport	144	208	121
	489	576	371
Dépenses afférentes	400	196	207
	57 419	56 879	57 027

7| AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et intermédiaire consentis aux utilisateurs de TRAM. Pour l'année 2007, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 6 231 $ pour la TRAM des zones 1 à 8 [5 924 $ en 2006].

AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Société de transport de Montréal	2 597	2 792	2 517
Réseau de transport de Longueuil	1 478	1 414	1 428
Société de transport de Laval	819	788	845
Conseils intermunicipaux de transport	811	855	785
Conseil régional de transport de Lanaudière	275	288	265
Municipalités	100	94	84
	6 080	6 231	5 924

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2007 – (Les montants sont en milliers de dollars.)

8) AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

	BUDGET 2007 (non vérifié) $	2007 $	2006 $
Société de transport de Montréal	1890	1675	1569
Réseau de transport de Longueuil	202	56	204
Société de transport de Laval	607	1037	606
Conseils intermunicipaux de transport	280	199	140
Conseil régional de transport de Lanaudière	2	8	—
	2981	2975	2519

9) PAPIERS COMMERCIAUX ADOSSÉS À DES ACTIFS

Les flux monétaires de l'AMT créent des surplus d'encaisse temporaires qui sont investis dans des placements court terme. En août 2007, 44 246 $ de ces placements ont été investis dans du papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »).

Le marché canadien des PCAA émis par des tiers a souffert d'une crise des liquidités au milieu du mois d'août 2007, après quoi un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, en vertu de l'accord de Montréal (l'« accord »), d'une période de moratoire relativement au PCAA vendu par 23 émetteurs de conduits. Un comité d'investisseurs pancanadien a été par la suite mis sur pied pour surveiller la restructuration ordonnée de ces instruments pendant la période de moratoire. Les participants à l'accord ont également conclu une entente de principe le 23 décembre 2007 au sujet de la conversion des placements en PCAA en instruments financiers à long terme assortis d'échéances correspondant aux actifs sous-jacents.

Les principaux éléments de la restructuration comprennent une restructuration globale et concomitante assortie de solutions distinctes. Les PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés seront restructurés sur une base de série par série, chaque fiducie ou série conservant ses propres actifs. Les PCAA adossés à des créances titrisées traditionnelles, « *subprime* » ou « *leverage* » seront restructurés en billets à taux variable ayant des échéances basées sur celles des actifs sous-jacents regroupés, en moyenne sept ans. Les investisseurs devraient recevoir, en échange de leur PCAA, des billets de premier rang et des billets subordonnés dont la grande majorité devrait se composer de billets de premier rang. Finalement, les PCAA qui sont adossés principalement à des actifs en « *subprime* » aux États-Unis seront restructurés sur une base de série par série, chaque série maintenant son exposition séparée à ses propres actifs.

Les PCAA détenus par l'AMT au 31 décembre 2007 se répartissent comme suit :

Pour le fonds d'exploitation :
- 7 163 $ pour des créances titrisées traditionnelles ;
- 6 102 $ pour des créances titrisées « *subprime* » ;
- 26 493 $ pour des créances titrisées « *leverage* ».

Pour le fonds d'immobilisations :
- 1 915 $ pour des créances titrisées traditionnelles ;
- 1 900 $ pour des créances titrisées « *subprime* » ;
- 673 $ pour des créances titrisées « *leverage* ».

Compte tenu de l'information rendue disponible au 31 décembre 2007, l'AMT a procédé à une évaluation de la juste valeur des placements dans des PCAA au 31 décembre 2007 et a conclu, à cette date, que ses placements dans des PCAA ne seront pas réalisés d'ici 90 jours et, par conséquent, elle les a reclassés hors de l'encaisse et dépôt à terme au terme du bilan. Faute de marché actif pour les titres de PCAA, la direction de l'Agence a estimé la juste valeur de ces actifs.

La technique d'évaluation utilisée est basée sur une estimation de la fourchette de dépréciation probable de chaque catégorie de placement. Ces estimés proviennent de sources externes. La médiane de la fourchette a été utilisée pour déterminer la valeur du montant à provisionner pour chacune des catégories.

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par l'AMT au 31 décembre 2007 est entourée d'une grande incertitude. Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours de la prochaine année. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte considérablement des meilleures estimations actuelles de la direction et l'ampleur de cet écart pourrait influer grandement sur nos résultats financiers.

L'AMT est d'avis que l'issue de la restructuration proposée n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2007 – (Les montants sont en milliers de dollars.)

9) PAPIERS COMMERCIAUX ADOSSÉS À DES ACTIFS (SUITE)

La crise des liquidités qui frappe le marché canadien du PCAA émis par des tiers n'a pas eu d'incidence importante sur l'exploitation de l'Agence. L'AMT détient ou a accès aux fonds nécessaires pour remplir toutes ses obligations financières, d'exploitation ou réglementaires.

Les papiers commerciaux au Fonds d'exploitation s'élèvent à 39 758 $, pour lesquels une dévaluation de 6 444 $ a été prise en considération, alors que pour le Fonds d'immobilisations ils s'élèvent à 4 488 $, pour lesquels une dévaluation de 1 323 $ a été prise en considération.

PAPIERS COMMERCIAUX ADOSSÉS À DES ACTIFS

	2007 $	2006 $
Fonds d'exploitation		
Papiers commerciaux	39 758	37 237
Provision pour dévaluation	(6 444)	—
Net	33 314	37 237
Fonds d'immobilisations		
Papiers commerciaux	4 488	24 106
Provision pour dévaluation	(1 323)	—
Net	3 165	24 106

10) CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par 100 $ de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

11) IMMOBILISATIONS

IMMOBILISATIONS

	COÛT $	AMORTISSEMENT CUMULÉ $	2007 VALEUR NETTE $	2006 VALEUR NETTE $
Trains de banlieue				
Flotte de trains	319 020	147 601	171 419	185 333
Deux-Montagnes				
Terrains	15 035	—	15 035	15 035
Infrastructures	81 374	48 132	33 242	36 351
Dorion-Rigaud				
Terrains	634	—	634	746
Infrastructures	44 499	28 937	15 562	14 771
Blainville-Saint-Jérôme				
Terrains	3 061	—	3 061	3 168
Infrastructures	44 695	7 690	37 005	39 137
Mont-Saint-Hilaire				
Terrains	2 575	—	2 575	2 575
Infrastructures	29 852	7 965	21 887	23 360
Delson-Candiac				
Terrains	54	—	54	54
Infrastructures	6 877	1 343	5 534	5 465
Équipements métropolitains				
Terrains	24 303	—	24 303	20 273
Voies réservées	65 222	14 573	50 649	48 415
Stationnements incitatifs	18 140	5 161	12 979	10 514
Terminus	103 323	13 033	90 290	25 642
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 545	—	2 545	2 545
Tronçon du métro de Laval	660 040	—	660 040	—
Immobilisations en cours de réalisation				
Tronçon du métro de Laval	—	—	—	693 633
Train de l'Est	14 368	—	14 348	1 556
Flotte de trains	46 767	—	46 767	—
Autres projets	31 643	—	31 643	25 260
	1 514 007	274 435	1 239 572	1 153 833

11) IMMOBILISATIONS (SUITE)

Le tronçon du métro de Laval a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée impliquant la Société de transport de Montréal, l'AMT, le ministère des Finances du Québec et le ministère des Transports du Québec afin de permettre la cession ultérieure, à la STM, des infrastructures reliées à l'exploitation du métro, à l'exclusion des équipements métropolitains afférents.

Cette cession s'effectuera en vertu de l'article 47 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport.

Ce transfert d'actifs aura pour effet de diminuer les immobilisations et les investissements nets dans les actifs immobilisés de l'AMT d'un montant d'environ 660 040 $. Le transfert aura aussi pour incidence de diminuer le montant à recevoir du MTQ et la dette afférente du même montant.

12) EMPRUNT À COURT TERME

Conformément au décret nº 1132-2006 du 12 décembre 2006, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 31 décembre 2008, à contracter au Canada des emprunts à taux variable ou à taux fixe auprès d'institutions financières ou auprès du ministère des Finances, jusqu'à un montant incluant les coûts de financement n'excédant pas 478 400 $ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra à aucun moment excéder un an.

13) BILLETS À PAYER

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 92 855 $, incluant 38 624 $ d'intérêts.

BILLETS À PAYER

	2007 $	2006 $
Billets à payer, émis en 2000, avec des taux d'intérêt variant entre 6,270 % et 6,340 % – Échéance 2007	–	21 633
Billet à payer, émis en 2003, avec un taux d'intérêt de 4,513 % – Échéance 2008	2 048	4 009
Billet à payer, émis en 1999, avec un taux d'intérêt de 6,320 % – Échéance 2009	2 783	4 498
Billets à payer, émis en 2000, 2001, 2003 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,283 % et 5,958 % – Échéance 2010	132 750	134 582
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt de 4,079 % – Échéance 2011	25 000	26 055
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,385 % et 5,945 % – Échéance 2012	51 048	56 596
Billets à payer, émis en 2003, 2004, 2005 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,288 % et 5,167 % – Échéance 2013	184 989	170 571
Billets à payer, émis en 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,169 % et 5,267 % – Échéance 2014	147 574	155 452
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,339 % et 4,783 % – Échéance 2015	70 917	74 360
Billets à payer, émis en 2006 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,478 % et 4,960 % – Échéance 2016	114 920	110 213
Billets à payer, émis en 2006 et 2007, avec des taux d'intérêt variant entre 4,435 % et 4,906 % – Échéance 2017	57 059	22 420
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,524 % et 6,039 % – Échéance 2022	8 553	8 896
Billets à payer, émis en 2004, avec des taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance 2024	21 138	21 883
Billet à payer, émis en 2005, 2006 et 2007 avec des taux d'intérêt variant entre 4,602 % et 5,261 % – Échéance 2025	35 311	26 309
Billets à payer, émis en 2006, avec un taux d'intérêt de 4,866 % – Échéance 2026	19 090	19 713
	873 181	857 190

Les remboursements annuels en capital et intérêts de ces billets pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

REMBOURSEMENTS ANNUELS EN CAPITAL ET INTÉRÊTS

	Assumé par le MTQ $	Assumé par l'AMT $	Total $
2008	85 090	9 821	94 911
2009	81 985	9 820	91 805
2010	173 163	10 621	183 784
2011	80 652	11 438	92 090
2012	80 132	8 176	88 308
2013 et suivants	515 770	44 136	559 906
	1 016 792	94 012	1 110 804
Intérêts compris dans le montant des remboursements ci-haut	(219 612)	(18 011)	(237 623)
	797 180	76 001	873 181

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2007 – [Les montants sont en milliers de dollars.]

13) BILLETS À PAYER (SUITE)

Le montant de 797 180 $, assumé par le MTQ, est comptabilisé au bilan du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2007 au poste d'actifs du montant à recevoir du MTQ.

14) ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements relatifs au Fonds d'exploitation

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'EXPLOITATION

	$
2008	61 816
2009	31 391
2010	14 842
2011	3 174
	111 223

Engagements relatifs au Fonds d'immobilisations

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. D'autre part, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à subventionner en partie ces investissements en immobilisations. Les engagements, en vertu des contrats octroyés pour ces projets, s'établissent comme suit :

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	$
2008	95 793
2009	95 787
2010	98 041
2011	60 336
	349 957

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2007 ne peut être prévue avec certitude, l'AMT estime que leur dénouement n'aurait vraisemblablement pas de répercussions négatives importantes sur sa situation financière et ses résultats nets, compte tenu des provisions ou des couvertures d'assurance dont certains de ces éléments font l'objet.

15) CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

16) ÉVÉNEMENT SUBSÉQUENT

Dans le cadre de la restructuration proposée des PCAA, des renseignements additionnels relativement aux modalités et caractéristiques du Plan ont été émis le 20 mars 2008 par le Comité pancanadien des investisseurs de PCAA. Suite à ces nouvelles informations, l'AMT a procédé au 18 avril 2008 à une réévaluation de la juste valeur de ses placements dans des PCAA, en utilisant la même technique d'évaluation et en considérant ces nouvelles informations, et a estimé qu'une dévaluation additionnelle de 4 813 $ serait nécessaire pour le fonds d'exploitation, alors que la dévaluation du fonds d'immobilisations serait réduite de 423 $. Les impacts de cette réévaluation seront comptabilisés en 2008, ainsi que ceux découlant de toutes les nouvelles réévaluations qui seront effectuées en 2008.

TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS TRAIN)		
LIGNES MONTRÉAL/		STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006	OBJECTIF 2008
Deux-Montagnes	12	8	365	5496	7757000	-0,7 %	7715000
Dorion-Rigaud	19	15	429	3136	3267900	3,2 %	3213000
Blainville–Saint-Jérôme	10+3[1]	6	171	3171	2114900	-0,9 %	2218000
Mont-Saint-Hilaire	6+1[2]	6	121	2368	1503600	7,5 %	1529000
Delson-Candiac	5+3[1]	4	77	831	591109	10,8 %	635000
GRAND TOTAL	**52**	**39**	**1163**	**15002**	**15234500**	**1,3 %**	**15310000**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (MONTANTS/DESCENDANTS)	
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE AUTOS 2007	% D'OCCUPATION RÉS. 2006	% D'OCCUPATION PRÉV. 2007	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006
Deux-Montagnes	134	1100	260500	94 %	94 %	1561800	1,7 %
Grand-Moulin	23	275	57800	87 %	84 %	457600	-1,2 %
Sainte-Dorothée	21	1023	237600	93 %	93 %	1027200	-3,8 %
Île-Bigras	15	68	16700	97 %	98 %	156200	-2,7 %
Roxboro-Pierrefonds	51	776	195100	99 %	100 %	1547500	0,3 %
Sunnybrooke	21	410	99500	96 %	97 %	869600	2,6 %
Bois-Franc	28	754	165200	89 %	87 %	749600	-4,2 %
Du Ruisseau	14	1090	219300	90 %	80 %	744700	-1,8 %
Montpellier	14	—	—	—	—	613700	-3,5 %
Mont-Royal	30	—	—	—	—	641600	-3,8 %
Canora	14	—	—	—	—	311800	-8,6 %
Gare Centrale [2]	—	—	—	—	—	6832700	0,2 %
TOTAL	**365**	**5496**	**1251700**	**93 %**	**91 %**	**15514000**	**-0,7 %**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD							
Rigaud	7	130	1200	5 %	4 %	7800	-2,5 %
Hudson	7	36	6800	71 %	75 %	29600	31,6 %
Vaudreuil	21	421	75500	75 %	71 %	288700	21,8 %
Dorion	17	140	18700	51 %	53 %	185500	7,8 %
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	28	134	34300	67 %	100 %	169100	29,8 %
Île-Perrot	23	150	33100	82 %	88 %	141900	23,7 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	21	336	42900	56 %	51 %	184500	-18,4 %
Baie-d'Urfé	15	72	13400	77 %	74 %	69400	-8,9 %
Beaurepaire	28	43	9800	100 %	98 %	149100	7,6 %
Beaconsfield	65	465	105500	92 %	90 %	699000	-0,6 %
Cedar Park	22	27	6900	100 %	100 %	214600	2,2 %
Pointe-Claire	28	645	90400	55 %	56 %	310300	2,6 %
Valois	28	115	25800	88 %	89 %	247300	-0,6 %
Pine Beach	28	—	—	—	—	117100	6,3 %
Dorval	34	402	75900	73 %	75 %	248300	-8,3 %
Lachine	35	—	—	—	—	207400	6,9 %
Montréal-Ouest [1]	14	20	4600	89 %	92 %	443400	-2,9 %
Vendôme [1]	5	—	—	—	—	1122800	4,5 %
Lucien-L'Allier [1]	3	—	—	—	—	1706100	4,0 %
TOTAL	**429**	**3136**	**564800**	**68 %**	**69 %**	**6535900**	**3,2 %**
MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME							
Saint-Jérôme	14	378	76500	—	81 %	209400	—
Blainville	28	582	87000	84 %	60 %	323300	-23,9 %
Sainte-Thérèse	48	664	139000	89 %	83 %	565500	-7,7 %
Rosemere	30	401	83200	82 %	83 %	427700	-5,1 %
Sainte-Rose	23	756	87800	58 %	46 %	317800	-16,6 %
Vimont	7	200	30700	58 %	61 %	113300	635,7 %
Saint-Martin (fermeture 28 avril 2007)	—	190	14700	96 %	93 %	78100	-68,8 %
Concorde (ouverture 29 avril 2007)	7	—	—	—	—	230400	—
Bois-de-Boulogne	7	—	—	—	—	120100	-20,4 %
Chabanel	—	—	—	—	—	43000	—
Parc	7	—	—	—	—	1196500	-11,4 %
Montréal-Ouest [1]	—	—	—	—	—	57900	9,0 %
Vendôme [1]	—	—	—	—	—	135800	-3,8 %
Lucien-L'Allier [1]	—	—	—	—	—	415200	-5,2 %
TOTAL	**171**	**3171**	**518900**	**78 %**	**68 %**	**4230000**	**-0,9 %**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE							
Mont-Saint-Hilaire	14	444	83800	69 %	79 %	292500	13,4 %
McMasterville	28	450	73300	63 %	65 %	307500	-1,3 %
Saint-Basile-le-Grand	28	374	72800	68 %	78 %	302100	20,0 %
Saint-Bruno	14	555	69500	49 %	50 %	262300	8,9 %
Saint-Hubert	14	225	63000	100 %	100 %	179300	13,2 %
Saint-Lambert	23	320	69800	83 %	87 %	165200	-9,8 %
Gare Centrale [2]	—	—	—	—	—	1498400	7,5 %
TOTAL	**121**	**2368**	**432200**	**68 %**	**73 %**	**3007300**	**7,5 %**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC							
Candiac	7	110	14200	35 %	51 %	41400	45,8 %
Delson	14	110	5800	18 %	21 %	44600	15,5 %
Saint-Constant	21	172	27900	64 %	77 %	177400	10,5 %
Sainte-Catherine	28	439	70300	58 %	64 %	267800	5,6 %
LaSalle	7	—	—	—	—	60700	-9,4 %
Montréal-Ouest [1]	—	—	—	—	—	28900	5,5 %
Vendôme [1]	—	—	—	—	—	249900	10,6 %
Lucien-L'Allier [1]	—	—	—	—	—	311500	13,7 %
TOTAL	**77**	**831**	**118200**	**50 %**	**59 %**	**1182200**	**9,9 %**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1163**	**15002**	**2865800**	**78 %**	**77 %**	**30469400**	**1,3 %**
GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)							

[1] Gares communes aux lignes Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac
[2] Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS AUTOBUS)		
		STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006	OBJECTIF 2008
Express Chevrier	3	1	15	1989	1049100	20,6 %	1314000
Express Le Carrefour	11	1	63	478	226900	-18,8 %	–
GRAND TOTAL	**14**	**2**	**78**	**2467**	**1276000**	**11,0 %**	**1314000**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (MONTANTS/DESCENDANTS)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2007	VARIATION 2007/2006
Angrignon	4	24	6830400	2,3 %
Brossard	4	41	2197000	5,1 %
Cartier	2	22	2993500	–
Côte-Vertu	2	22	11661600	3,5 %
Henri-Bourassa Nord	2	5	5451000	-41,2 %
Henri-Bourassa Sud	1	11	7190200	-5,2 %
Le Carrefour	2	11	676200	-2,2 %
Longueuil	6	59	12224200	2,5 %
Montmorency	3	20	2437800	–
Radisson	4	15	3668500	-5,1 %
Repentigny	2	16	316200	0,8 %
Centre-Ville	10	94	11135000	6,5 %
Saint-Eustache	1	8	269300	22,7 %
Sainte-Thérèse	2	15	982900	20,2 %
Terrebonne	1	18	1698600	18,6 %
TOTAL	**46**	**381**	**69732400**	**4,7 %**

AXES MÉTROPOLITAINS	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20	–	1,5	1,5
A25	–	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	–	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	–	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	–	0,5	–
Concorde/Notre-Dame	–	2,7	2,7
Côte-des-Neiges	–	5,1	4,8
Henri-Bourassa	–	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	–	0,2	0,1
R116	–	1,2	1,3
R132/Montbrun	–	2,0	–
René-Lévesque	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	–	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE AUTOS 2007	% D'OCCUPATION RÉS. 2006	% D'OCCUPATION PRÉV. 2007	VARIATION 2007/2006
Angrignon	42	733	105600	64 %	57 %	-10,6 %
Brossard-Chevrier	15	1989	401500	66 %	80 %	22,6 %
Brossard-Panama	75	958	242500	74 %	100 %	-2,9 %
Cartier	64	465	76200	–	98 %	–
Chambly	7	278	57500	77 %	94 %	3,2 %
Châteauguay	15	349	65800	74 %	75 %	8,8 %
De Montarville	–	307	900	–	15 %	–
De Mortagne	14	125	14400	48 %	46 %	-5,9 %
Georges-Gagné	10	432	76900	68 %	71 %	6,2 %
La Prairie	7	507	102400	75 %	80 %	3,6 %
Le Carrefour	63	478	8600	9 %	7 %	-18,9 %
Longueuil	622	2370	370900	69 %	70 %	15,4 %
Mercier	–	33	7200	71 %	87 %	-6,5 %
Montmorency	300	1217	133100	–	65 %	–
Namur	8	428	104200	95 %	97 %	1,3 %
Radisson	14	518	130700	100 %	100 %	-2,5 %
Repentigny	14	242	40200	55 %	62 %	8,4 %
Seigneurial	16	125	14200	39 %	45 %	14,5 %
Saint-Eustache	30	20	3200	46 %	64 %	39,1 %
Sainte-Julie	30	248	61200	88 %	98 %	35,7 %
Sherbrooke	–	325	35600	45 %	44 %	-3,3 %
Terrebonne	29	857	168500	78 %	82 %	15,7 %
TOTAL	**1375**	**13004**	**2221300**	**70 %**	**75 %**	**19,5 %**
	2538	**28006**	**5387100**	**75 %**	**76 %**	**8,2 %**

PHOTOGRAPHIES

Jean-François Bérubé

Michel Verreault

Chantal Brisebois

COLLABORATION SPÉCIALE

Bombardier Transport

Société de transport de Montréal

BANQUES DE PHOTOS

Québec en images

Getty Images

photos.com

PUBLICATION

Agence métropolitaine de transport

500, Place d'Armes, 25e étage

Montréal (Québec)

H2Y 2W2

Téléphone : 514 287-2464

Télécopieur : 514 287-2460

www.amt.qc.ca

DÉPÔT

Bibliothèque nationale,

2008 - ISBN : 2-550-35802-3

Recycled

FSC